

www.colsbleus.fr

Cols•bleus

MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE N°3051 — AOÛT/SEPTEMBRE 2016

RENCONTRE
OLIVIER GUYONVARCH
PAGE 28

VIE DES UNITÉS
B2M D'ENTRECASTEAUX
PAGE 32

HISTOIRE
LA GAZETTE FRANÇOISE
PAGE 46

FREGATE
VENTOSE
MARINE NATIONALE

Zone Antilles

Défendre et secourir

Publicité

Éditorial

L'amiral Prazuck prend la manœuvre



© THIBAUT CLAISSE

Amiral **Christophe Prazuck**, chef d'état-major de la Marine

Alors que la France vient d'être à nouveau durement touchée par la barbarie et au moment où j'ai l'honneur de prendre les fonctions de chef d'état-major de la Marine, je mesure toute la responsabilité qui m'est confiée.

Je tiens d'abord à saluer l'action de mon prédécesseur, appelé à de nouvelles fonctions auprès du président de la République. Avec le plan « Horizon Marine 2025 », l'amiral Rogel a tracé la route pour les prochaines années. J'inscris mon action en totale continuité avec la sienne.

Nos unités connaissent un très haut niveau d'engagement sur l'ensemble du globe, en mer et sur terre, en opérations extérieures comme sur le territoire national et dans nos approches maritimes, dans un cadre interarmées, interministériel ou international. C'est notre finalité, l'engagement opérationnel pour la sécurité de nos compatriotes et la défense des intérêts de notre pays.

Les succès opérationnels que nous rencontrons exigent en permanence l'excellence opérationnelle.

Celle-ci ne se décrète pas, elle se construit et s'entretient sans cesse.

Elle se construit chaque jour avec chacun d'entre vous, marins militaires et civils, d'active ou de la réserve, chacun dans son rôle et dans son domaine de compétence, malgré les difficultés que vous rencontrez et que je connais.

Elle se construit également dans la durée. C'est l'objet de la profonde transformation de la Marine que nous conduisons ensemble. L'efficacité des nouvelles unités qui entreront en service au cours des prochaines années dépendra plus que jamais de la qualité des marins qui les servent, de vos compétences, de votre combativité et de votre savoir-faire.

Vous êtes le cœur de la Marine. Votre moral, votre épanouissement personnel et professionnel sont au centre de mes préoccupations. Ensemble, nous bâtissons le Marine de demain, fidèles à nos valeurs et nos spécificités : l'esprit d'équipage, la camaraderie et la solidarité, la compétence exigeante et le commandement clairvoyant.

Confiant dans l'avenir, je sais pouvoir compter sur vous, en tout temps et en tout lieu, pour le succès des armes de la France. ●

Publicité

actus 6



32 vie des unités

Opérations, missions, entraînements quotidiens.
Les unités de la Marine en action

36 RH

- Service de psychologie de la Marine – Le psychologue : un interlocuteur précieux
- La Marine en questions – Et de cinq !



Passion Marine 16

Antilles – Lutter contre les trafics, protéger et secourir les populations



40 portrait

Quartier-maître chef Loïc F., maître d'hôtel sur le *Cassard*

42 immersion

Mines de rien



focus 26

Les enjeux de la zone Antilles

rencontre 28

« Les océans sont notre avenir ! » Olivier Guyonvarch



46 histoire

La Gazette Française, l'ancêtre de *Cols Bleus*

48 loisirs

Toute l'actualité culturelle de la mer et des marins

planète mer 30

La révolution du canal de Panama



instantané

L'AMIRAL PRAZUCK PREND LA MANŒUVRE DE LA MARINE NATIONALE

Le 12 juillet, une cérémonie militaire à bord du porte-avions *Charles de Gaulle* a marqué le passage du témoin de l'amiral Rogel à l'amiral Prazuck. Le chef d'état-major de la Marine (CEMM) prend ses fonctions dans un contexte de forte activité opérationnelle et dans la continuité du plan de transformation « Horizon Marine 2025 ».

actus

A group of sailors in white uniforms and blue sashes are standing on a ship's deck. The word 'actus' is overlaid in large white letters. The background shows a hazy coastline.



instantané

UN V22 OSPREY SUR LE CHARLES DE GAULLE

Le 6 juillet, le Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA/10S), assisté par l'équipage du *Charles de Gaulle*, a expérimenté, pour la première fois, la mise en œuvre d'un V22 *Osprey* depuis le porte-avions français. L'appontage, le décollage, le stationnement prolongé moteurs tournant, le ravitaillement en carburant, le pliage, le tractage, ou encore le saisisage sur le pont d'envol, toutes ces séquences ont ainsi été testées et validées avec succès. Le V22 va également offrir de nouvelles perspectives au groupe aéronaval.



Amers et azimuth

Instantané de l'actualité des bâtiments déployés

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Source Ifremer

ANTILLES

ZEE : env. 138 000 km²

GUYANE

ZEE : env. 126 000 km²

CLIPPERTON

ZEE : env. 434 000 km²

MÉTROPOLE

ZEE : env. 349 000 km²

NOUVELLE-CALÉDONIE - WALLIS ET FUTUNA

ZEE : env. 1 625 000 km²

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

ZEE : env. 10 000 km²

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

ZEE : env. 1 727 000 km²

POLYNÉSIE FRANÇAISE

ZEE : env. 4 804 000 km²

LA RÉUNION - MAYOTTE - ÎLES ÉPARSES

ZEE : env. 1 058 000 km²

- Points d'appui
- Bases permanentes en métropole, outre-mer et à l'étranger
- Zones économiques exclusives françaises



29
BÂTIMENTS

20
AÉRONEFS

3755
MARINS

LE 20 JUILLET 2016

MISSIONS PERMANENTES



Sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE)
Sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)



Équipes spécialisées connaissance et anticipation



Fusiliers marins (équipes de protection embarquées - EPE)
Commandos (opérations dans la bande sahélo-saharienne opération Barkhane)

2

MER MÉDITERRANÉE

MISSION JEANNE D'ARC

BPC Tonnerre + 2 Alouette III • D FLF Guépratte

OPÉRATION CHAMMAL

Atlantique 2

MISSION HYDROGRAPHIQUE

BH Laplace

GUERRE DES MINES

CMT Capricorne

PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE

FLF La Fayette + Panther • PHM Cdt Bouan
PA Charles de Gaulle + 9 Rafale + 2 Dauphin +
Alouette III



© T. CLAISSE/MN



© B. PLANCHAIS/MN



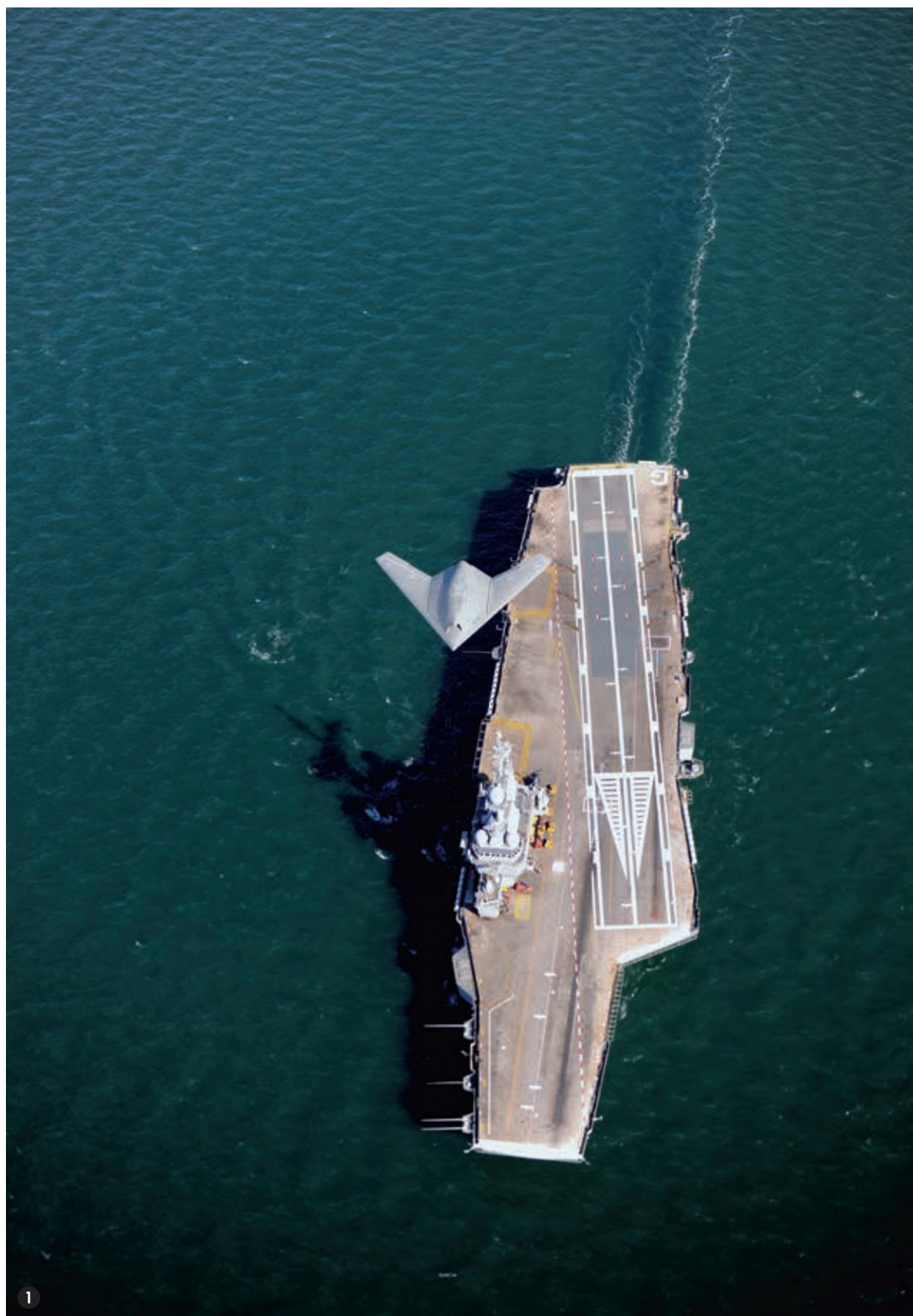
© B. PLANCHAIS/MN



© MN



© J. BELLENAND/MN



en images

① **06/07/2016**

DRONE DE COMBAT NEURON

Le démonstrateur de drone de combat Neuron a effectué plusieurs passages à basse altitude à la verticale du porte-avions *Charles de Gaulle*. Il s'agissait d'étudier l'utilisation d'un drone de combat dans un environnement naval impliquant plusieurs bâtiments de la Marine.

② **23/06/2016**

LE GAN À L'HONNEUR

Le commandant du porte-avions *Charles de Gaulle*, le CV Éric Malbrunot, a reçu, au nom de tout le groupe aéronaval (GAN), la médaille américaine « *Meritorious Unit Commendation* » des mains mêmes de l'amiral Richardson, chef d'état-major de l'US Navy. Une décoration et distinction faisant suite à la participation du GAN français à la mission Arromanches 15.2.

③ **04/07/2016**

CHAMMAL

Cinq aéronaves, dont deux *Mirage 2000D* et un *Atlantique 2* de la Marine, ont conduit des frappes dans la région de Mossoul en Irak dans le cadre de la mission Chammal. Plusieurs frappes contre Daech ont ainsi été menées, détruisant totalement l'ensemble des objectifs identifiés et permettant d'affaiblir sérieusement le dispositif défensif du groupe terroriste dans ce secteur.

© A. PECCHI/DASSAULT AVIATION



© PATRICE DONOT/MN



© J.-P. PONS/MN

4 27/06/2016 MISE EN SOMMEIL DE LA 32F

À la suite du remplacement de l'EC225 par le *Caiman Marine* à Cherbourg, le contre-amiral Thouvenin, commandant la force de l'aéronautique navale (ALAVIA), a présidé la cérémonie de « mise en sommeil » de la flottille 32F sur la base aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic.



© F. LEDOUX/MN

5 14/07/2016 UN 14 JUILLET « DU TONNERRE »

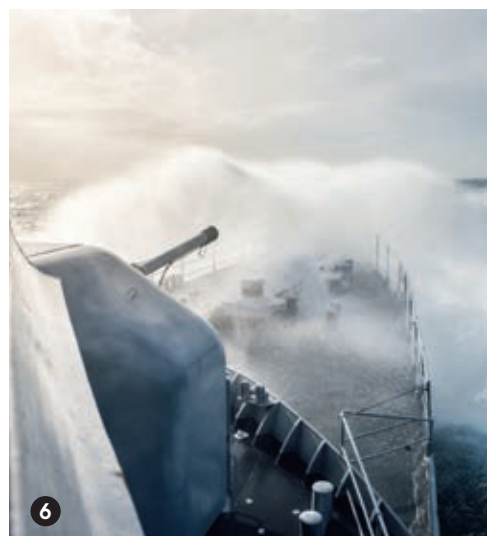
Depuis la Méditerranée orientale où il était déployé, le groupe Jeanne d'Arc, articulé autour du BPC *Tonnerre* et de la FLF *Guépratte*, a servi de cadre à 6 séquences en direct sur TF1. L'occasion de présenter aux téléspectateurs les capacités du BPC et les missions réalisées au cours de ce déploiement opérationnel, et de rappeler que la Marine recrute et forme cette année 3500 marins !

6 26/05/2016 MISSION CORYMBE

Dans le cadre de la mission Corymbe, le patrouilleur de haute mer (PHM) *Lieutenant de vaisseau Lavallée* s'est joint à l'exercice OPIA TOHA. Organisé par le Nigéria à l'occasion du 60^e anniversaire de sa Marine, l'exercice a regroupé six bâtiments battant pavillons nigérian, ghanéen, camerounais et français. L'objectif de cet exercice consistait à relocaliser, pister et intercepter un bâtiment aux mains de pirates.



© MN



© H. MULLER/MN

dixit ●

«Au Moyen-Orient, en Irak et en Syrie, Daech recule, perd ses positions. Notre armée de l'Air frappe quotidiennement ses positions. Notre armée de Terre, par la formation et l'appui qu'elle offre aux Irakiens, continue de façon importante ces opérations et j'annonce que nous allons encore intensifier le concours de l'armée de Terre pour soutenir les Irakiens dans la perspective de la reconquête de Mossoul. Je veux également vous informer que le groupe aéronaval, avec le porte-avions *Charles de Gaulle*, sera de nouveau déployé au sein de l'opération Chammal à l'automne car nous devons frapper et détruire ceux qui nous ont agressés ici, en janvier et en novembre 2015.»

François Hollande,
13 juillet, Hôtel de Brie.

Océan Indien

Un premier semestre 2016 engagé



L'océan Indien est une zone stratégique pour la France, avec des enjeux économiques, géopolitiques et sécuritaires. La Marine y est déployée en permanence.

ENGAGÉE DANS LA MISSION ARROMANCHES 2, EN OCÉAN INDIEN, DE DÉCEMBRE 2015 JUSQU'EN MARS 2016, LA MARINE NATIONALE A CONTRIBUÉ À LA LUTTE CONTRE DAECH DANS LE CADRE DE L'OPÉRATION CHAMMAL, SUR ET SOUS LA MER AINSI QUE DANS LES AIRS. À deux reprises, la Marine a déployé le groupe aéronaval, articulé autour du porte-avions *Charles de Gaulle* – de février à mai 2015, puis de décembre à mars 2016 –, contribuant ainsi à franchir des étapes décisives dans le combat engagé par les chasseurs de l'armée de l'Air et l'ATL2 de la Marine. En plus de la lutte contre le terrorisme, les bâtiments de la Marine présents en océan Indien combattent également les trafics illicites. En mars 2016, la frégate multimission (FREMM) *Provence*, opérant en soutien direct de la Task Force 150 (TF 150) de la coalition navale multinationale, a saisi plusieurs centaines de fusils d'assaut AK47 et des armes lourdes, transportées illégalement par un boutre. Un mois plus tard, grâce à l'appui d'un avion de patrouille maritime *Falcon 50 Marine*, la frégate de surveillance (FS) *Nivôse*, également engagée dans la TF 150, a saisi et détruit 130 kg d'héroïne dans le sud de la zone.



En plus des opérations, le déploiement des bâtiments de la Marine nationale en océan Indien est l'occasion de s'entraîner et de consolider les relations avec les pays partenaires de la France.

Women in nuclear Premier prix pour le CF Stéphanie G.

REMIS LE 30 JUIN PAR L'ASSOCIATION WOMEN IN NUCLEAR ET LA FONDATION EDF DANS LA CATÉGORIE «FEMME EN ACTIVITÉ EN FRANCE», le premier prix Fem'energia a été attribué à un marin : le capitaine de frégate Stéphanie G. Créé en 2009, ce prix a pour but de soutenir les femmes passionnées par le secteur du nucléaire et de mettre en lumière leur profil, leurs projets, ainsi que leur parcours professionnel. De nombreuses affectations ont rythmé la carrière de la lauréate du premier prix. L'expérience qui l'a le plus marquée, restera l'opération Enduring Freedom : «Le 11 septembre 2001, le porte-avion *Charles de Gaulle* venait à peine d'être admis au service actif et j'étais en poste à bord, en charge d'une des deux chaufferies nucléaires. J'étais la seule femme de l'équipe "chaufferies". Lorsque nous avons été désignés pour participer à l'opération, je n'éprouvais aucune inquiétude, malgré le faible préavis, le manque d'expérience technique pour cette première mission opérationnelle du bâtiment et surtout l'ignorance de la durée de la mission. J'avais confiance en mon équipe et je crois qu'elle avait confiance en moi, ce qui est particulièrement galvanisant.»

le chiffre ●

1 000 000

c'est le nombre de kilomètres parcourus par la frégate *La Fayette* depuis son admission au service actif, il y a 20 ans, en 1996. Soit 25 fois le tour de la Terre.

Plan habillement Un comité pour un uniforme bien taillé

L'ÉVOLUTION DE LA TENUE EN VIGUEUR DANS LA MARINE REPOSE SUR LE TRAVAIL DU COMITÉ DE LA TENUE. Il réunit autour du major général de la Marine qui le préside, les experts de l'état-major de la Marine et de la Direction du personnel militaire de la Marine (les bureaux « administration – soutien commun » et « condition du personnel militaire », ainsi que le conseiller santé) et du service du commissariat des armées, des représentants du Conseil de la fonction militaire de la Marine (CFMM), et les deux représentants des officiers et des officiers mariniers auprès du chef d'état-major de la Marine (CEMM).

Fin mai, ce sont plus d'une trentaine de mesures proposées principalement par les marins eux-mêmes qui y ont été examinées. L'avis du comité fait ensuite l'objet d'un relevé de décisions signé du CEMM et largement diffusé.

Caïman Nouvel hélicoptère pour Cherbourg

Le 24 juin, le vice-amiral d'escadre Pascal Ausseur, préfet maritime et commandant de zone et d'arrondissement maritimes de la Manche et de la mer du Nord, a présidé la cérémonie de remplacement de l'hélicoptère EC-225 de la Marine nationale par l'hélicoptère *Caïman Marine* au détachement de Maupertus (Manche). Il réalisera des missions de l'action de l'État en mer et encore davantage de missions liées à la défense maritime du territoire que précédemment.



Baltops 2016

Participation du CMT Sagittaire

Le chasseur de mines tripartite (CMT) *Sagittaire* a rejoint du 3 au 18 juin la quarantaine d'unités engagées en mer Baltique dans l'exercice Baltops. L'équipage du CMT a eu pour mission de sécuriser les voies d'accès à un débarquement amphibie de grande envergure, et de répondre aux menaces liées à la présence de mines. À son arrivée, le CMT a retrouvé, à la base navale suédoise de Berga, les cinq bâtiments de guerre des mines composant le groupe international Baltron. Pour augmenter le réalisme de l'exercice, un scénario géopolitique, évoluant au jour le jour, avec la simulation de harcèlements de la force Otan par des embarcations de groupes hostiles, a été mis en place. Pour sécuriser les axes de transit avant le passage des forces de débarquement amphibie, chaque zone à menaces mines a été passée au crible par les opérateurs du central opérations. Deux moyens d'identification de mines ont également été utilisés : une équipe de plongeurs démineurs, ainsi que deux poissons autopropulsés (PAP) afin de permettre une reconnaissance visuelle à l'aide de caméras. Une fois les munitions identifiées, le *Sagittaire* a procédé à leur destruction à l'aide de charges explosives.

en bref

RIMPAC 2016 LE PRAIRIAL RAM, RAM

En route vers Hawaï pour le plus grand exercice naval international dans le Pacifique RIMPAC (*Rim of the Pacific exercise*), la frégate *Prairial* a effectué un ravitaillement à la mer avec le pétrolier américain *Kaiser*, en même temps que la frégate néo-zélandaise *Te Kaha*. Ce ravitaillement après dix jours de navigation illustre le succès de l'exercice naval RIMPAC 2016.

CLEOPATRA LE JEAN BART ENTRE DANS L'HISTOIRE

Rendez-vous incontournable de la coopération franco-égyptienne, l'exercice *Cleopatra* s'est déroulé du 18 au 23 juin 2016 en Méditerranée. Cette 13^e édition était symbolique à bien des égards. Le programme des 21 exercices était articulé autour du transit du nouveau BPC *Gamal Abdel Nasser*, navigant entre la France et l'Égypte. Au total, 710 marins – soit les équipages du *Jean Bart* (et de son détachement *Panther* de la 36F), du BPC *Nasser*, de la frégate *Taba* mais également des patrouilleurs rapides *Zekry*, *Mahmoud Farmy* et de la corvette *Suez* qui ont intégré cet exercice, et ainsi partagé leurs expériences au cours d'entraînements de manœuvre.

LE TRIOMPHANT SUCCÈS DU M51

Le ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, a exprimé le 1^{er} juillet « sa grande satisfaction » après le succès du lancement

d'un missile balistique stratégique M51 depuis le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Triomphant* dans la baie d'Audierne (Finistère). Effectué sans charge nucléaire et dans le strict respect des engagements internationaux de la France, ce tir valide la capacité opérationnelle du système d'armes global du SNLE.

PARTENARIAT UNE NOUVELLE FORMATION ES- TAMPILLÉE MARINE

Une première. Une convention tripartite liant le lycée maritime Anita Conti à Fécamp, le Service de recrutement de la Marine et la direction des Affaires maritimes a été signée le 22 juin, afin de formaliser le nouveau partenariat BTS Maritime « Maintenance des systèmes électro-navals ». Cette nouvelle collaboration, à l'heure actuelle unique en son genre, s'inscrit dans le même esprit que le partenariat bac professionnel conclu entre la Marine et l'Éducation nationale depuis 30 ans.

EXERCICE L'ARAGO AU LARGE DE TAHITI

Dans la matinée du 23 juin, le patrouilleur *Arago* des Forces armées en Polynésie française (FAPF) et son homologue des îles Cook, le *Te Kukupa*, se sont retrouvés au large de Tahiti pour un exercice de coopération. Ce dernier a permis aux équipages de réviser les procédures de travail en commun et partager leur expérience en matière de police des pêches.

Au sein d'une zone économique exclusive (ZEE) de 138 000 km² et dans une zone maritime d'une taille équivalente à deux fois la surface de la mer Méditerranée, les Forces armées aux Antilles œuvrent 24 h/24 à la défense des approches maritimes et du territoire.

Présente en haute mer, sur le littoral ou à terre, la Marine assure la protection de la population, la préservation des ressources en mer des Antilles et, plus largement, la préservation des intérêts de la France et de ses droits souverains.

● DOSSIER RÉALISÉ PAR LE LV MARINE MONJARDÉ
EN COORDINATION AVEC L'ASP MARIE MOREL

Antilles

Lutter contre les trafics,
protéger et secourir les populations

Les Antilles

Au cœur des enjeux économiques et géopolitiques



© MARINE MONJARDÉ/MN

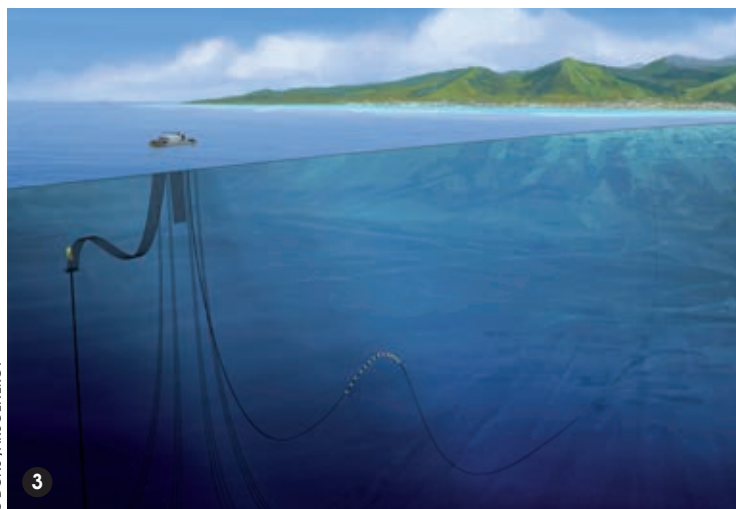
Le contre-amiral Olivier Coupry, commandant supérieur des Forces armées aux Antilles

COLS BLEUS: Amiral, quelles sont les spécificités de la zone que vous commandez ?

CA OLIVIER COUPRY: La zone maritime des Antilles qui m'est confiée recouvre un bassin maritime fermé, d'une surface équivalente à deux fois la mer Méditerranée. Elle comprend une zone économique exclusive de 138 000 km² qui recouvre plusieurs réserves naturelles marines et une aire marine protégée dédiée aux mammifères marins – le sanctuaire Agoa, presque deux fois plus vaste que la partie française du sanctuaire Pelagos en Méditerranée. Les Antilles, proprement dites, sont un vaste archipel composé d'une trentaine d'îles et de presque autant de nationalités différentes, une véritable mosaïque de mers territoriales et de zones économiques exclusives (ZEE). Avec la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy, la France occupe une place centrale dans cet ensemble caribéen adossé aux deux Amériques. L'arc antillais et sa multitude d'îles États est propice au développement de tous les flux: migratoires, liés à l'instabilité de pays comme le Venezuela ou Haïti, de drogues, avec la proximité des trois plus grands pays producteurs de cocaïne – la Colombie, la Bolivie et le Pérou –, d'argent, avec plusieurs



© S. GHESQUIÈRE/MN



© DCNS / AKUOENERGY



© C. DAVESNE/MN

paradis fiscaux, et d'armes. Nées de la rencontre de plaques tectoniques, les Antilles concentrent également les risques sismiques, éruptifs et de tsunami qui s'ajoutent aux cyclones parfois dévastateurs. Mais ces risques ne doivent pas cacher les atouts géopolitiques de cette zone adossée à la première économie mondiale, et charnière entre les océans Atlantique et Pacifique via le canal de Panama récemment agrandi. Dans ce vaste ensemble, les Antilles françaises comptent près d'un million d'habitants, disposent de deux grands ports maritimes, reçoivent plusieurs millions de touristes chaque année et constituent le point d'appui naval principal de la zone de responsabilité Antilles/Guyane.

C. B.: Quelles sont précisément vos attributions au sein des Forces armées aux Antilles (FAA) ?

CA O. C.: Comme l'ensemble des commandants interarmées d'outre-mer, j'exerce des responsabilités organiques opérationnelles et de soutien à l'égard des moyens placés sous mon autorité. En d'autres

termes, j'assure le contrôle opérationnel de ces forces ainsi que celles qui pourraient me renforcer en provenance du service militaire adapté, de la métropole ou de la Guyane. En particulier, j'exerce le commandement du Task Group 4.6 chargé de la lutte contre les narcotrafiquants en mer au sein de la Joint InterAgency Task Force – South (JIATF-S). Je suis également commandant de zone maritime et, à ce titre, j'assiste le préfet délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer. En tant qu'officier général de zone de défense et de sécurité (OGZDS), je suis également chargé des missions de défense du territoire à terre, en mer et dans les espaces aériens. Enfin, je commande la base de défense des Antilles, cadre de vie des Forces armées aux Antilles (FAA), soit 1 300 personnes civiles de la Défense et militaires.

C. B.: Pouvez-vous nous présenter les principales missions conduites par les trois armées, directions et services aux Antilles ?

CA O. C.: La première mission est d'assurer la souveraineté de la France sur ses territoires



2

© DOUANES FRANÇAISES



et zones économiques. Elle se traduit par des missions de présence à terre, de surveillance maritime et de service public, comme la lutte contre les pollutions ou le secours maritime de grande ampleur, mais dont la plus emblématique est la lutte contre le narcotrafic en haute mer avec des ouvertures de feu régulières face à des adversaires toujours très déterminés. La deuxième mission des FAA est le secours aux populations en cas de catastrophes naturelles ou de situations humanitaires graves dans la zone. Grâce aux bâtiments de la Marine nationale (le Batral jusqu'en 2017 puis le B2M) et aux avions de transport tactiques en provenance de Guyane (3 h 30 de vol) ou de métropole (12 heures de vol), les FAA sont en mesure de projeter des moyens de reconnaissance et de liaison. Elles s'entraînent à rétablir les réseaux routiers, participer à la reconstruction des installations portuaires et aéroportuaires, secourir les populations, protéger les biens ou organiser une chaîne de soutien logistique. La troisième mission des FAA est de pouvoir participer, avec les Forces armées en Guyane (FAG), à une opération

militaire dans un environnement national ou multinational comme une évacuation de ressortissants. Compte tenu de la géographie des Caraïbes, une telle opération aurait probablement une forte dimension aéromaritime. Au travers de ces trois contrats opérationnels, les FAA s'avèrent un des moteurs de la coopération régionale. Que ce soit en mer ou à terre, en opérations ou en entraînements, les interactions avec les partenaires étrangers sont quasi continues. Cette politique d'interactions et de coopération s'est d'ailleurs intensifiée ces derniers mois avec nos partenaires majeurs de la zone, les Américains, les Néerlandais, les Canadiens et le Regional Security System (RSS) qui regroupe sept îles-États des Caraïbes.

C. B. : Quels sont les enjeux de demain pour la zone Antilles ?

CA O. C. : Globalement j'entrevois trois grands enjeux, au-delà de la production de cocaïne et des trafics induits qui ne devraient pas diminuer. Tout d'abord, le risque de déstabilisation de la zone avec le Venezuela dont la situation sociale et économique est préoccupante. La faillite du pays pourrait déclencher un exode de populations. Ensuite, l'ouverture de Cuba au monde occidental, et les évolutions de flux commerciaux que cela peut engendrer, pourrait rebattre les cartes économiques et géopolitiques de la région. Enfin, l'accroissement notable du trafic maritime – lié à l'agrandissement du canal de Panama ou à l'augmentation des activités de croisière – couplé à l'émergence de nouvelles activités (dont l'installation de la future centrale thermique des mers) nécessite un effort de défense maritime du territoire en termes de moyens de surveillance, d'intervention, de commandement et de contrôle. Voilà quatre bonnes raisons supplémentaires de maintenir une présence militaire crédible aux Antilles. ●

1 Deux jours après l'inauguration, le 26 juin 2016, du canal de Panama rénové et agrandi, en Martinique, le grand port maritime a inauguré l'extension sud de la Pointe des Grives. L'enjeu pour le port de Fort-de-France est de se mettre au niveau de ses ambitions en termes de service. L'ouverture de deux nouvelles écluses dans le canal de Panama dopera cette activité pour le sud de la Caraïbe.

2 Le pôle aéronautique étatique (PAE) du Lamentin. Sur le théâtre « Caraïbe », les FAA assurent dorénavant la capacité d'intervention régionale de la zone pour le volet maritime, en complémentarité avec les Forces armées en Guyane (FAG) qui sont en mesure de déployer leurs éléments aériens en Martinique grâce au soutien opérationnel du PAE.

Au quotidien, le PAE accueille et soutient les hélicoptères de la Marine nationale, de l'armée de l'Air, de la Gendarmerie, de la Sécurité civile ainsi que les aéronefs des Douanes stationnés en Martinique.

3 Le système NEMO. La Martinique accueillera bientôt la centrale NEMO (New Energy for Martinique and Overseas). Flottant sur l'océan Atlantique elle ira puiser la fraîcheur des eaux profondes pour produire de l'électricité.

4 Opérationnel en juin 2016, le canal de Panama permet le passage de super porte-conteneurs, après un chantier pharaonique visant à l'élargir. Trois critères le définissent : la profondeur, l'espace disponible aux alentours et la qualité de la connexion au réseau de fret.



Retrouvez toutes les informations liées aux risques majeurs aux Antilles.

Les 4 risques majeurs aux Antilles

- **Secours maritime de grande ampleur.** Chaque année, les Antilles françaises accueillent près de 340 escales de croisiéristes. *L'Harmony of the Seas*, qui peut accueillir près de 9000 personnes, est attendu à Fort-de-France fin 2017.
- **La pollution maritime.** En 2010, l'explosion d'une plateforme pétrolière en Louisiane se produit, provoquant un déversement de 780 000 m³ d'hydrocarbures, soit 40 fois le volume de l'*Erika* au large des côtes bretonnes en 1999.
- **L'assistance aux navires en difficulté et la sécurité maritime.** En 2016, le navire de croisière *Horizon*, transportant près de 1 700 passagers, déclare une voie d'eau lors de son escale à Fort-de-France.
- **Les risques naturels.** En 2011, l'explosion partielle du volcan de Montserrat détruit un tiers de l'île.

L'action de l'État en mer

Une coordination interministérielle

Bien comprendre l'organisation locale de l'action de l'État en mer suppose de revenir rapidement sur le modèle français global. Contrairement à des pays comme les États-Unis où l'action régalienne en mer est confiée à un corps constitué (US Coast Guard), l'organisation française repose sur la coordination interministérielle et le partage de quarante-cinq missions avec la désignation d'administrations pilotes. La coordination centrale est assurée par le secrétaire général de la mer, agissant directement pour le compte du Premier ministre, tandis que la coordination locale repose sur les trois préfectures maritimes en métropole.

DÉFENSE ET SOUVERAINETÉ

Ce système a fait l'objet d'une adaptation pour les zones maritimes ultra-marines. Les missions sont identiques et les administrations concourant à l'action de l'État en mer sont les mêmes qu'en métropole (essentiellement Marine nationale, Affaires maritimes, Douanes et Gendarmerie). En revanche, la fonction de coordination locale n'est pas confiée à un amiral occupant la fonction de préfet maritime mais à un préfet – celui de Martinique – pour l'ensemble de la zone maritime Antilles (ZMA) qui, dans ses fonctions de délégué du Gouvernement à l'action de l'État en mer (DDG AEM), dirige l'action des administrations de l'État. À noter, la zone maritime des Antilles dépasse largement le cadre des eaux sous souveraineté ou juridiction française au large des Antilles françaises puisque la zone maritime comprend l'ensemble du golfe du Mexique et la mer des Caraïbes. L'action de l'État en mer s'applique ainsi à tout navire dans les eaux sous juridiction française de la ZMA et aux navires français dans toute la ZMA. Le commandant de zone maritime (CZM) travaille en étroite collaboration avec le DDG AEM. Les fonctions de COMSUP aux Antilles étant occupées par un amiral, le contre-amiral Olivier Couptry cumule les fonctions de CZM et de COMSUP. Le CZM est ainsi en charge de la coordination de l'emploi des moyens aéromaritimes et de l'information des partenaires concourant à



© J.-L. CHOURY/ARMÉE DE TERRE



© MARINE MONJARDÉ/MN



© PRÉFECTURE DE MARTINIQUE

la protection des intérêts nationaux en mer. De même, il fait préparer et étudier la réglementation s'appliquant en mer : sécurité de la navigation, lutte contre la pollution en mer, sûreté en mer, délivrance de certaines autorisations (conduite de projets de recherche scientifique en mer, mise en œuvre d'hélicoptère à bord d'un navire...). Deux missions principales sont assurées aux Antilles : la lutte contre le trafic de stupéfiants en mer et la protection des personnes et de l'environnement en mer. Cette dernière mission repose sur l'organisation de la

Deux missions principales : lutte contre le trafic de stupéfiants et protection des personnes et de l'environnement.





© PRÉFECTURE DE MARTINIQUE



1 Les Forces armées aux Antilles (FAA) ont participé à un exercice de lutte contre une pollution maritime au large de la commune du Robert, intitulé «Igwan 2015». Premier exercice de lutte antipollution organisé depuis l'entrée en vigueur du dispositif Orsec maritime aux Antilles.

2 Le patrouilleur côtier Violette est une unité de la Gendarmerie maritime placée sous le contrôle opérationnel du COMSUP. Ses missions relèvent de l'action de l'État en mer : sauvegarde maritime, surveillance générale en mer, police des pêches, police judiciaire, secours ou encore lutte contre les trafics illicites.

3 Le volet Novi de Trident 2016 a engagé plus particulièrement les services de secours. Leur objectif était de gérer, en parfaite coordination interministérielle et inter-services, la prise en charge d'une centaine de victimes dès l'accostage du navire. Deux équipes médicales du centre médical interarmées du service de santé des armées aux Antilles étaient engagées, aux côtés de médecins et infirmiers

du Samu et du Sdis, au poste médical avancé mis en place aux abords de la zone d'accostage du navire. Au total, ce sont 49 blessés fictifs que les équipes médicales ont pris en charge, dont 14 cas graves évacués d'urgence vers le centre hospitalier et universitaire de Fort-de-France, et 8 décédés.

4 Samedi 2 avril 2016, dès 5 h 30, une équipe de gestion de crise s'est ainsi mise en place à la préfecture, composée d'experts maritimes, afin de gérer la crise en elle-même dans ses différents aspects (soutenir, anticiper, informer, assurer l'interface avec les autres services de la préfecture) mais également de conseiller le préfet, directeur des opérations de secours, dans ses prises de décisions ou encore d'assurer l'interface avec le chef du centre opérationnel départemental et le centre opérationnel de zone au besoin. Pour les FAA, ce sont les marins de la division AEM, mais aussi ceux de la base navale ou du centre opérationnel de l'état-major interarmées qui étaient mobilisés.

Exercices Orsec : Igwan 2015 et Trident 2016

En octobre 2015, un exercice Polmar intitulé «Igwan» est mené sur la côte atlantique de la Martinique pour mettre en œuvre un point d'appui logistique hors de Fort-de-France. Le scénario prévoit une pollution d'hydrocarbures observée par un pêcheur au large de la baie du Robert. L'intervention consiste à déployer, depuis Fort-de-France, un point d'appui logistique installé au quai industriel du Robert, des moyens maritimes et aériens en vue de reconnaître, contenir et collecter les hydrocarbures en mer. Durant cette phase, le remorqueur portuaire côtier *Maïto* déploie un barrage antipollution hauturier avec l'aide d'un remorqueur privé affrété pour l'occasion, et conduit les opérations de confinement et de récupération de la nappe de pollution d'hydrocarbures grâce à son écrémeuse. Le *Maïto* accueille également le «On Scene Commander», un officier de la Marine nationale chargé de coordonner les moyens aériens et maritimes mis en œuvre sur zone. Cet exercice a suscité l'intérêt de l'Organisation maritime internationale. Son agence régionale de coopération contre les pollutions maritimes (REMPEITC) a ainsi organisé la venue d'observateurs de six pays de la Caraïbe. À l'instar de ses pays voisins, les enjeux de la lutte contre une pollution marine sont en effet majeurs en Martinique. Plus de 100 000 Martiniquais vivent aujourd'hui en bordure littorale, soit près d'un quart de la population totale de la Martinique. Le volet SAR-Aned a, quant à lui, fait l'objet de l'exercice Trident en avril 2016, engageant plus de 400 personnes, dont une centaine de plastrons jouant les passagers du navire en détresse, sur une thématique de gestion de crise à la suite d'un sinistre à bord d'un navire de croisière entraînant de nombreuses victimes. Organisé par la préfecture de la Martinique, en étroite collaboration avec la division «action de l'État en mer» (AEM), le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (Cross AG) et les services de secours (service médical d'aide urgente (Samu) et service départemental d'incendie et de secours (Sdis)), Trident 2016 se compose de trois volets successifs : le sauvetage maritime de grande ampleur (SMGA), le secours à de nombreuses victimes (plan Novi) et le soutien aux populations.

crise ressort du SAR-Aned et par la Marine nationale dans le cas d'un Polmar. Elle est alors chargée de déterminer un plan d'action et d'engager les moyens concourant à sa réalisation. L'EGC est, quant à elle, chargée d'assurer le soutien financier, juridique, logistique (recherche de moyens) et médiatique du plan d'action de l'EGI, ainsi que d'anticiper les évolutions possibles de la crise en mobilisant les experts nécessaires. La progression importante de la croisière aux Antilles rend, plus que jamais, nécessaire le maintien en conditions opérationnelles du dispositif Orsec au moyen d'exercices réguliers. ●



réponse de sécurité civile (plus connue sous l'acronyme d'Orsec). L'Orsec maritime est un dispositif permanent permettant de faire face aux crises touchant aux pollutions maritimes (Polmar), à l'assistance aux navires en détresse (Aned) et au sauvetage des personnes (SAR). L'Orsec recense ainsi les dangers pouvant survenir, leur probabilité, les stades d'alerte, les schémas d'alerte à suivre ainsi que la composition des équipes de gestion de crise (EGC) et de gestion de l'intervention (EGI). L'EGI est armée par le personnel du Cross Antilles-Guyane si la

Lutte contre le trafic de stupéfiants en mer

La Martinique : pôle de performance



© S. GHESQUIÈRE/MN

Témoignage du capitaine de frégate Samuel Dupont, officier traitant au centre des opérations des FAA, commandant du *Germinal* de juillet 2014 à janvier 2016.

Au cours de son commandement, le CF Dupont aura conduit 11 interceptions de navires suspects de transporter de la drogue et permis de retirer plus d'une tonne de cocaïne et plus de deux tonnes de marijuana du marché. Souvenirs de campagne : « Chaque interception s'apparente à une vraie chasse. Le "terrain de jeu" est vaste, les conditions sont rarement clémentes, avec des alizés omniprésents, et les passeurs sont aux abois, se sachant transporter l'interdit. Je garderai longtemps en tête l'intervention sur un go-fast qui m'avait été reporté par des moyens étrangers amis et qui s'éloignait de la frégate à vive allure, en pleine nuit

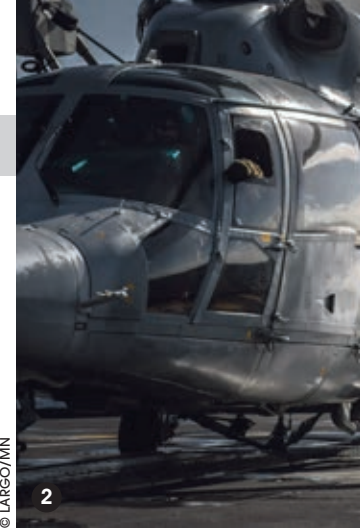
© MARINE MONJARDÉ/MN



© LARGO/MN



© LARGO/MN



© LARGO/MN



noire... Coups de klaxon dans les coursives et quelques minutes après, l'hélicoptère décolle en toute discrétion en direction de la position estimée du go-fast. Les équipes s'affairent à bord de la frégate pour diriger l'action, mettre à l'eau les embarcations et se préparer à récupérer la marchandise et les narcotrafiquants. Une procédure me permet d'ordonner l'exécution de tirs d'intimidation par le tireur d'élite commando embarqué dans l'hélicoptère mais le commandant du *Panther* me rend compte que l'embarcation ne s'arrête pas. En ayant reçu l'autorisation du préfet *via* le centre opérationnel (Centops), je décide d'effectuer un tir au but afin d'immobiliser l'embarcation. Quelques minutes plus tard, à l'issue d'une phase qui requiert d'excellentes capacités techniques et de coordination, le go-fast est stoppé et les trafiquants mettent les mains en l'air, s'avouant vaincus. Mon équipe de visite, composée de marins du *Germinal* particulièrement entraînés et aguerris à cet emploi, était alors prête à prendre le relais à bord de son embarcation rapide pour maîtriser les trafiquants et confirmer le transport de drogue. L'ouverture de plusieurs ballots révéla de nombreux paquets représentant au final 595 kg de cocaïne. »

LE DROIT ÉVOLUE : LE PRINCIPE DE DISSOCIATION ADOPTÉ PAR LA FRANCE

Les évolutions du contexte sécuritaire ou des instruments internationaux peuvent nécessiter des adaptations, comme ce fut le cas pour la piraterie avec l'adoption de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011. Ces évolutions ou aménagements des instruments et textes juridiques doivent rester exceptionnels, respecter les principes du droit de la mer et être proportionnés à l'ampleur des risques et menaces. Ces règles juridiques nécessitent d'être transposées en droit interne. La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994, relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, et le Code de la défense définissent les modalités d'exécution des mesures de contrôle et de coercition à la fois dans un cadre général, et plus précisément pour les trafics illicites de stupéfiants, l'immigration par mer ou la piraterie maritime. Compte tenu des contraintes pesant sur les moyens opérationnels, une nouvelle approche en matière de lutte contre les trafics illicites de stupéfiants était nécessaire. Ainsi, lorsqu'une interception a été effectuée à une grande distance d'un port français, le nouveau concept de « dissociation » consiste



1 Le 8 octobre 2015, la frégate de surveillance *Ventôse* de la Marine nationale est intervenue à 400 milles nautiques de l'arc Antillais pour intercepter un voilier battant pavillon belge, suspecté de trafic de stupéfiants. À quai, la cargaison a été pesée à 535 kg de cocaïne pure, soit plus de 2,6 millions de sachets de 1 gramme qui ne circuleront pas dans les rues.

2 La frégate de surveillance *Ventôse*, équipée de son hélicoptère embarqué *Panther*, est déployée en mer des Antilles pour une mission de lutte contre le narcotrafic. Une surveillance maritime de la zone est mise en place pour établir une connaissance précise des activités des bâtiments et détecter le compor-

tement suspect d'embarcations et être en mesure d'intervenir sur ordre.

3 Le trafic de stupéfiants engendre de nombreux préjudices sur les populations, tant en termes de santé publique (dommages physiques et psychologiques des consommateurs, mais également impact budgétaire pour l'État), d'économie souterraine, de criminalité ou encore de financement, direct ou indirect, du terrorisme.

4 À bord de l'Etraco des commandos marine venus compléter l'équipe de visite de la frégate. Les objectifs des actions conduites par les FAA sont de protéger les populations françaises et européennes des influences pernicieuses du trafic de stupéfiants et d'assurer la défense maritime du territoire.

La Joint Interagency Task Force - South

La Joint Interagency Task Force - South (JIATF-S) est un organisme américain chargé de coordonner les opérations contre les trafics illicites dans une zone de plus de 15 millions de km² englobant l'ensemble du continent Sud-Américain, l'Amérique centrale à l'exclusion du Mexique, toute la Caraïbe et une large partie de l'Atlantique et du Pacifique Ouest. Depuis 1998, un officier de la Marine française y est affecté en tant qu'officier de liaison. Quinze autres pays sont membres de la JIATF-S. Cet organisme suit environ 2 000 « cas suspects » de transport maritime et aérien par an. Elle coordonne en permanence les moyens d'interception, tout en mettant en place des opérations dédiées à certaines zones. En 2015, la JIATF-S a contribué à l'interception de 192 tonnes de cocaïne.

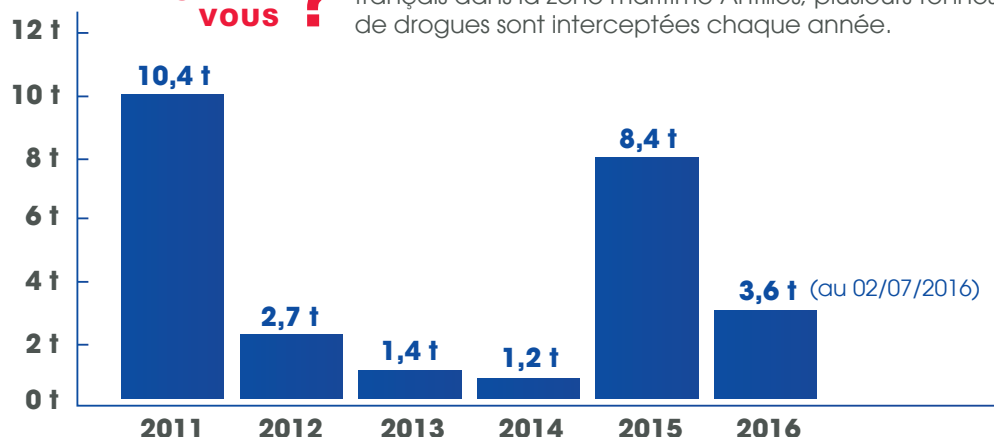
2015, une multiplication des prises

Amiral Coupry, qu'est-ce qui explique cette multiplication des prises en 2015 ?

Contre-amiral Olivier Coupry : Outre la possibilité que l'offre de cocaïne et de cannabis soit en hausse dans cette région du monde, trois facteurs me semblent intervenir : d'une part, il y a la qualité croissante du renseignement « actionnable » grâce à la coopération étroite existant entre les services français (Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED), OCRTIS, Direction du renseignement militaire (DRM), Marine nationale) mais également internationale. Cette coopération s'intensifie avec nos grands partenaires en bilatéral et au sein de la JIATF-S à Key West (Floride) où nous disposons d'un officier de liaison permanent. L'amélioration des procédures (pistage, interception avec ou sans tirs d'arrêt) de nos coopérations internationales (en particulier le soutien des avions de patrouille maritime américains ou canadiens) et la réactivité des chancelleries qui autorisent les visites sur des navires non français contribuent aussi à ces succès. La coopération étroite avec les autorités judiciaires (parquet de Fort-de-France) permet aussi un traitement rapide et sécurisé des narcotrafiquants. Et bien sûr, il ne faut pas négliger le facteur « chance » provoqué notamment par le sens tactique des marins...

LE
SAVIEZ-VOUS ?

Grâce à l'action conjointe de l'ensemble des services français dans la zone maritime Antilles, plusieurs tonnes de drogues sont interceptées chaque année.



à traiter séparément les personnes appréhendées, la cargaison saisie et le navire. Cette procédure garantit l'efficacité des opérations d'interception tout en permettant au navire d'État de reprendre son activité opérationnelle dans les meilleurs délais. De même, la ratification

des protocoles additionnels à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime entraînera une modification du corpus juridique français pour définir un nouveau cadre d'intervention adapté aux infractions visées. ●

Face aux catastrophes naturelles

Exigence et réactivité

Entre 1900 et 2015, les Caraïbes ont connus 669 catastrophes ayant généré plus de 300 000 décès, 600 000 blessés, plus de 36 millions de personnes affectées et/ou sans abris, pour un coût total estimé à 45 milliards de dollars américains. De juin à novembre, les Antilles entrent dans la saison cyclonique. Les Forces armées aux Antilles se tiennent alors prêtes à intervenir pour soutenir l'action de la sécurité civile dans la mise en œuvre des plans de secours préparés par les préfetures. Une des deux missions principales des FAA est de planifier puis de participer aux opérations d'assistance aux populations de la Caraïbe en cas de catastrophe naturelle. Sur demande de concours de la préfeture ou du ministère des Affaires étrangères, et sous le commandement opérationnel du chef d'état-major des armées (Cema), l'état-major interarmées des FAA prépare et coordonne les interventions de toutes les unités opérationnelles (bâtiments de la Marine, 33^e régiment d'infanterie de marine (RIMA), régiments du service militaire adapté (RSMA), renfort d'aéronefs des Forces armées en Guyane) et des organismes de soutien opérationnel (base navale, direction des infrastructures, groupement des soutiens, Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information (Dirisi)) au profit de la population ou en appui des unités de secours et de sécurité publique.

UN DUO GAGNANT : LE 33^e RIMA ET LE BÂTIMENT DE TRANSPORT LÉGER DUMONT D'URVILLE

Composante amphibie des Forces armées aux Antilles, le bâtiment de transport léger (Batal) *Dumont d'Urville* est un navire atypique bien connu de l'outre-mer. Conçu pour le transport d'une compagnie d'infanterie motorisée, sa structure à fond plat lui permet de se poser sur une plage pour débarquer aisément hommes et véhicules. Au sein des Forces armées aux Antilles, sa mission principale est de contribuer aux missions de secours d'urgence en cas de catastrophe naturelle dans l'arc antillais. Pour ce faire, le *Dumont d'Urville* entretient un catalogue des sites de « plageage » dans



© S. GHESQUIÈRE/MN



1 Pour maintenir leur savoir-faire à niveau, garantir une réactivité et une interopérabilité sans faille (ci-contre l'opération Stormbreak menée avec les Néerlandais), les Forces armées des Antilles (FAA) s'entraînent régulièrement lors d'opérations de type amphibie ou Cyclonex.

Opérations récentes de secours et d'assistance : la Marine au cœur de l'action

LA DOMINIQUE 2015 - TEMPÊTE ERIKA

Le 27 août 2015, la Dominique, île voisine de la Martinique, est durement touchée par le passage de la tempête tropicale Erika. Sur requête de l'État de la Dominique auprès du ministère des Affaires étrangères, les FAA interviennent en étroite collaboration avec les autres services de l'État français afin de porter assistance aux victimes (photo 2).

SAINTE-LUCIE 2014 - DUMONT D'URVILLE

En janvier 2014, le Gouvernement français et le ministère de la Défense déploient le bâtiment de transport léger *Dumont d'Urville* avec à son bord 30 tonnes de fret humanitaire destinées aux populations de Sainte-Lucie, Saint-Vincent et les Grenadines, touchées par de graves intempéries durant la nuit de Noël (photo 3).

HAÏTI 2010 - SÉISME

Le 12 janvier 2010, un terrible séisme frappe Haïti. Il cause 300 000 morts, soit 10 % de la population, et 1,5 million de sans-abris. Le centre de planification de commandement des opérations (CPCO) déclenche l'opération «Séisme Haïti» afin d'intervenir immédiatement dans la première phase d'urgence des opérations de secours. Des moyens militaires importants sont ainsi mobilisés et engagés (photo 4).



l'ensemble des îles des Antilles. Ce sont souvent les seuls accès possibles lorsque le réseau routier est dévasté. La reconnaissance de plage, conduite par une équipe spécialisée de quatre marins, est une tâche délicate qui consiste à effectuer des mesures des courants, des relevés de niveau et d'incidence de plage ou encore d'évaluation du revêtement de la plage (sable, gravillons...), puis de réaliser des prises de vues pour créer un dossier de plage. Celui-ci doit permettre de savoir quelle plage est accessible par le Batral ou par la batellerie (engin de débarquement amphibie rapide (Edar), chaland de transport de marchandise (CTM) ou *landing craft vehicle and personnel* (LCVP)), sous quelles conditions limites de vent ou d'état de mer... Échelon d'urgence au sein de la Caraïbe, le 33^e RIMA a vocation à être projeté sur très court préavis en tout point de la région, grâce aux moyens interarmées stationnés dans la zone Antilles/Guyane. Avec les bâtiments de la Marine, il constitue un acteur essentiel de la coopération régionale avec les îles États et les partenaires stratégiques présents dans la Caraïbe (USA, Canada, Royaume-Uni, Pays-Bas). ●

Les enjeux de la zone Antilles

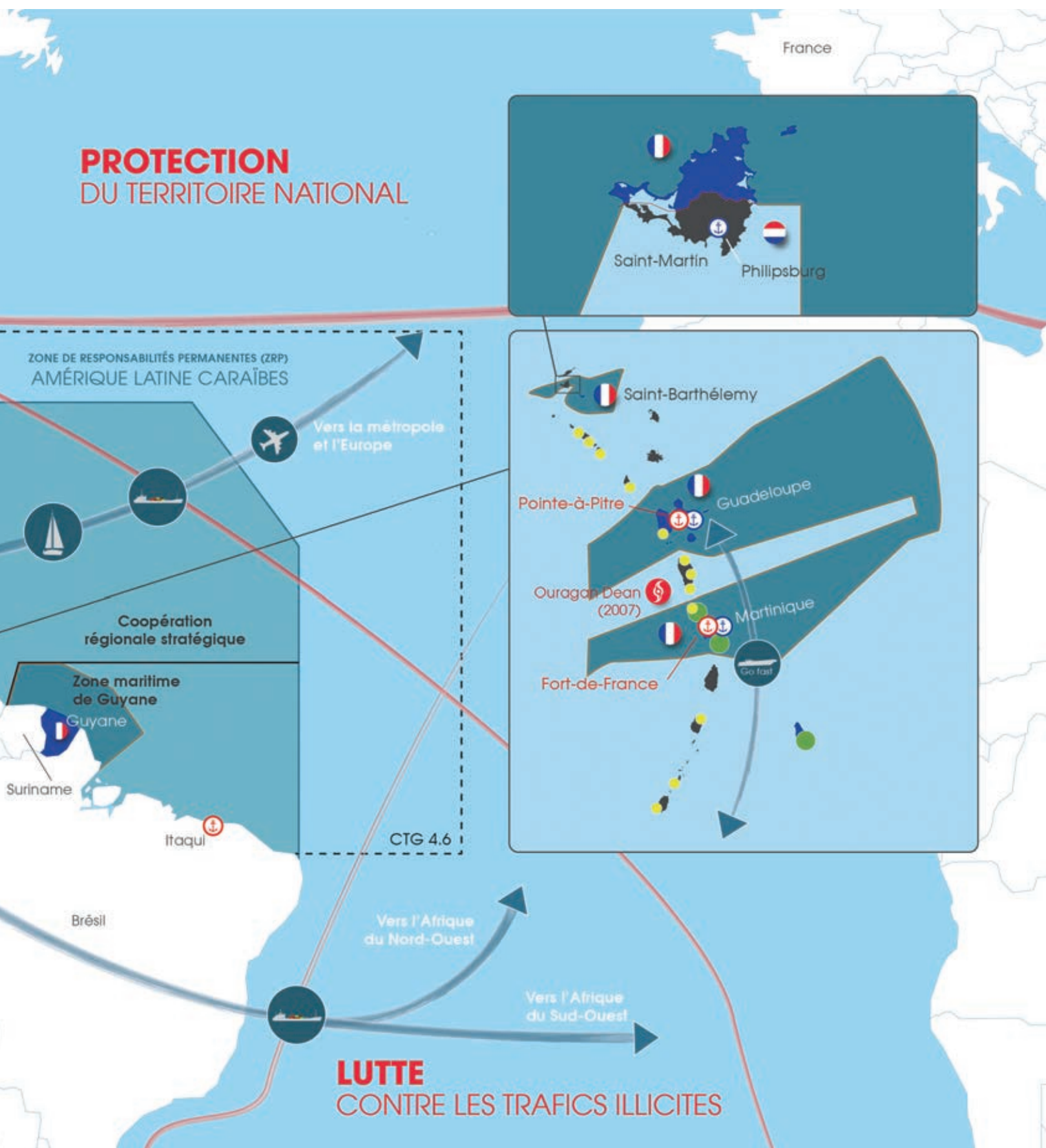
Plus vaste que l'Australie, la zone maritime des Antilles et de la Guyane s'étend sur plus de 8 millions de km², depuis le golfe du Mexique jusqu'au milieu de l'océan Atlantique, depuis la Floride au nord jusqu'au Brésil au sud. C'est un espace maritime immense, concentré des menaces et des risques qui sont tout d'abord naturels avec des cyclones et des ouragans, des éruptions volcaniques, des secousses sismiques, voire des tsunamis. Le séisme survenu à Haïti en janvier 2010 est resté dans les mémoires par son ampleur et le nombre de ses victimes : 300 000. Menace prédominante dans cette région du globe, le trafic de stupéfiants, et en particulier le transit massif de cocaïne dans le bassin caribéen, depuis les pays producteurs vers les pays consommateurs tels que les États-Unis ou le Brésil, par voie maritime et aérienne. En mer, les flux et les échanges sont nombreux et intenses, qu'il s'agisse de bateaux de commerce ou de navires de plaisance. Les Antilles sont incontestablement une zone de confluence « taille XXL » au sein de laquelle la France, via ses armées (dont la Marine), joue un rôle clé afin d'en assurer le maintien de la sécurité, dans un cadre interarmées, interministériel et de plus en plus souvent international.

Légende

-  Présence française
-  Pays instables
-  Séismes
-  Cyclones
-  Volcans
-  Pays producteurs de cocaïne
-  Principales routes de la drogue
-  Zone maritime Antilles : correspond à la partie maritime de la zone de responsabilité permanente, sauf la zone maritime Guyane
-  Canal de Panama élargi en 2014
Objectif : accueillir 30% du commerce maritime mondial d'ici 2020
-  Zone Command Task Group 4.6
-  Zone économique exclusive (ZEE)
-  Gisements d'hydrocarbures
-  Principales routes maritimes
-  Principaux ports de commerce
-  Principaux ports touristiques

SECOURS AUX POPULATIONS EN CAS DE CATASTROPHES NATURELLES

PROTECTION DU TERRITOIRE NATIONAL



LUTTE CONTRE LES TRAFICS ILLICITES

«Les océans sont notre avenir !

Olivier Guyonvarch,

Sous-directeur du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles au ministère des Affaires étrangères à Paris

Sous-directeur du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles au ministère des Affaires étrangères à Paris, Olivier Guyonvarch est un diplomate, conseiller des affaires étrangères (Orient) qui entretient des rapports très étroits avec les océans, les pôles et les marins. Et pour cause...



© STÉPHANE DUGAST/MIN

COLS BLEUS : En tant qu'expert, pouvez-vous nous dire quels textes et quelles conventions régissent finalement le droit de la mer ?

CF (RC) OLIVIER GUYONVARCH :

Le droit de la mer repose essentiellement sur la convention de Montego Bay de 1982 qui est la plus volumineuse de toutes les conventions internationales. Ce ne sont pas moins de 320 articles, 9 annexes et 2 accords d'application. Celle que l'on désigne comme « la constitution des océans » régit toutes les activités en haute mer. Ce texte établit les zones maritimes des États, la mer territoriale, la zone économique exclusive (ZEE) et le plateau continental étendu, et pose les règles de protection de l'environnement marin, de plus en plus considérables aujourd'hui. Cette convention établit également un régime de règlement des différends en soi, qui a notamment abouti à la création du Tribunal international du droit de la mer. Cette convention a également créé l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), mais aussi la Commission des limites du plateau continental (CLPC) qui examine la demande des États pour l'extension de leur plateau continental. Par mon poste et ses prérogatives, j'ai l'habitude de dire que j'ai

juridiction sur 150 % de la surface du globe ! Les océans font 77 %, rajoutez 12 % avec les pôles arctique et antarctique, plus 55 %, soit la part des grands fonds marins et vous obtiendrez grosso modo 150 % !

C. B. : Dans un monde en pleine mutation, le droit de la mer a dû forcément évoluer ?

CF (RC) O. G. : Un combat nous mobilise actuellement : la protection de la biodiversité en haute mer, qui est par excellence l'espace de liberté. La partie 7 de la convention énumère justement ces libertés, comme la liberté de navigation, de pêche, de recherches scientifiques, la liberté de poser des câbles... *Grosso modo*, l'usage de la haute mer est libre tant qu'il demeure pacifique. Aujourd'hui on constate que la haute mer est fortement impactée par les activités humaines de plus en plus intenses, notamment la pêche, demain l'exploitation minière ou pétrolière. Les océans sont également impactés par les effets du réchauffement climatique venant perturber leurs biotopes. L'Assemblée générale des Nations unies a ainsi décidé de lancer une négociation pour établir un cadre juridique global en vue d'une meilleure gouvernance de la haute mer. C'est une mission



© CYRIL DAVESNE/MN

à laquelle j'ai participé ! L'idée force pour la France, c'est de pouvoir concilier protection de l'environnement marin – notamment par la création de zones marines protégées en haute mer – et exploitation durable des ressources. Nous n'avons qu'une Terre, d'ailleurs très mal nommée ! Elle devrait s'appeler « la Mer » et même « la Mère » puisque finalement la terre est notre mère, c'est elle qui nous met au monde, c'est elle qui nous nourrit, c'est à elle que l'on retournera à la fin. Nous n'avons pas de deuxième planète.

C. B. : Être sous-directeur du droit de la mer, c'est être un diplomate atypique, non ?

CF (RC) O. G. : Non, ma mission principale consiste à fournir du conseil juridique mais je me rends aussi sur le terrain pour rencontrer mes homologues à l'occasion de réunions et de sommets. J'ai ainsi représenté notre pays à maintes reprises comme chef de délégation. En mai dernier, j'ai dirigé la délégation française à la réunion annuelle du Traité sur l'Antarctique qui s'est déroulé

Les océans sont les
poumons de la Terre.
Ils produisent l'oxygène
nécessaire que nous
respirons.



à Santiago du Chili. Être diplomate, c'est faire converger intérêt national et intérêt général. Sur le plan maritime *stricto sensu*, j'ai également œuvré avec mes équipes sur le cadre juridique de la lutte contre la piraterie en définissant notamment les conditions de la présence d'équipes de protection à bord de navires privés battant pavillon français. Nous avons aussi récemment travaillé sur la notion de dissociation en matière de lutte contre le trafic de drogues en haute mer. Auparavant, lorsque la Marine appréhendait

un navire de trafiquants avec une cargaison de drogues, les marins étaient obligés de ramener le bateau à Brest ou à Toulon pour juger les trafiquants en France, et ce même si ces derniers n'avaient aucun lien avec notre pays. Dorénavant, nous sommes parvenus juridiquement à dissocier le navire de la cargaison et des trafiquants. Autant de cas concrets qui ont nécessité de collaborer étroitement avec le Secrétariat général pour la mer (SG Mer), ou encore l'état-major de la Marine.

C. B. : Que vous inspire finalement cette expérience ?

CF (RC) O. G. : La France tourne depuis trop longtemps le dos aux océans alors que c'est notre avenir ! Les océans sont les poumons de la Terre, ce sont eux qui produisent l'oxygène nécessaire que nous respirons. Des chiffres sont évocateurs : plus de 80 % des marchandises circulent par voie maritime, 90 % des télécommunications transitent par des réseaux sous-marins. Nous vivons dans un environnement mondialisé. N'en n'avons pas peur ! Nous ne pouvons pas vivre repliés et effrayés par ces changements. Il est impératif de s'adapter et d'innover. Ce poste que je vais quitter a consisté à construire un dialogue et à faire entendre la voix de la France dans ce domaine. Il a dès lors fallu écouter les autres, prendre en compte leurs opinions, vaincre les réticences ou les contourner. Vous savez, tout bon diplomate doit savoir préparer la terre avant de semer. Je vais quitter prochainement ce poste à regret. Le « SMIC » – soit le savoir minimal indispensable pour comprendre – était élevé au départ. Je me suis investi avec passion et j'ai beaucoup appris. J'ai même passé à titre privé un master de droit international en droit de la mer. La mer est une vieille passion pour moi qui suis originaire de Carnac en Bretagne. Quoiqu'il en soit, à la rentrée, je retourne à mes « premières amours » : la Chine. La mer et les pôles vont me manquer, c'est certain ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE DUGAST



© OLIVIER GUYONVARCH/MN

Diplomate de carrière, le CF (RC) Olivier Guyonvarch a été conseiller de presse et de communication à l'ambassade de France à Pékin, avant de devenir le numéro 2 de l'ambassade de France à Singapour.

La révolution du canal de Panama

Les travaux d'agrandissement du canal de Panama se sont achevés cette année. Ce projet pharaonique, ayant bénéficié d'un budget de 5,2 milliards de dollars – près de 4,8 milliards d'euros –, va révolutionner le commerce maritime mondial en permettant aux géants des mers, les « post-panamax », de passer directement du Pacifique à l'Atlantique sans dorénavant contourner l'Amérique latine par le cap Horn.

Le 26 juin 2016, 102 ans après son inauguration, le canal de Panama a vécu une nouvelle étape historique. Le nouveau canal, fruit de dix ans de travaux, a été inauguré, ouvrant de nouvelles perspectives au commerce maritime mondial.

Le canal reliant le Pacifique à l'Atlantique a été inauguré le 15 août 1914 après bien des déboires financiers et techniques qui causèrent un scandale politico-financier en France et la mort sur place de plusieurs milliers de travailleurs. Mais le canal de Panama s'est désormais imposé comme un axe privilégié pour les navires de commerce du monde entier. Chaque année, près de 14 000 navires franchissent ce passage qui réduit de plus de moitié la distance à parcourir entre New York et San Francisco en passant par l'extrémité sud du continent américain, le cap Horn.

Les capacités du canal sont limitées depuis sa construction par la taille des écluses que les navires doivent franchir pour relier les deux océans. Les dimensions de ces écluses sont d'ailleurs à l'origine de l'établissement d'une norme internationale pour la construction des navires de commerce baptisée « panamax ».

Ces navires ne doivent pas dépasser les 294 mètres de long et 32 mètres de large



Le canal de Panama est l'un des passages maritimes les plus empruntés au monde par les navires. En 2016, il fait peau neuve. Officiellement terminés le 26 juin, les travaux d'agrandissement se sont répartis sur plusieurs chantiers impliquant de concevoir et d'édifier de nouveaux systèmes d'écluses et de nouvelles voies de navigation.

et peuvent emporter jusqu'à 5 000 conteneurs équivalents 20 pieds (EVP ou TEU en anglais). Or depuis plusieurs années un nouveau standard de navires, les « post-panamax », dépassant ces dimensions, se sont imposés en raison de leurs capacités d'export pouvant atteindre 14 000 EVP. On comprend bien sûr que ces navires plus grands sont plus rentables car ils permettent en un trajet de transporter des quantités bien supérieures de marchandises.

Les autorités du canal de Panama ont décidé de lancer en 2006 des travaux pharaoniques pour adapter le canal aux « post-panamax » et pour permettre aux navires atteignant 366 mètres de long et 49 mètres de large de franchir le canal.

Le lancement des travaux a été précédé par six années d'études qui ont conduit à la rédaction de plus d'une centaine de rapports sur la faisabilité du projet, son coût ou encore son impact sur l'environnement. Au final un budget de 5,2 milliards de dollars a été débloqué afin d'agrandir le canal.

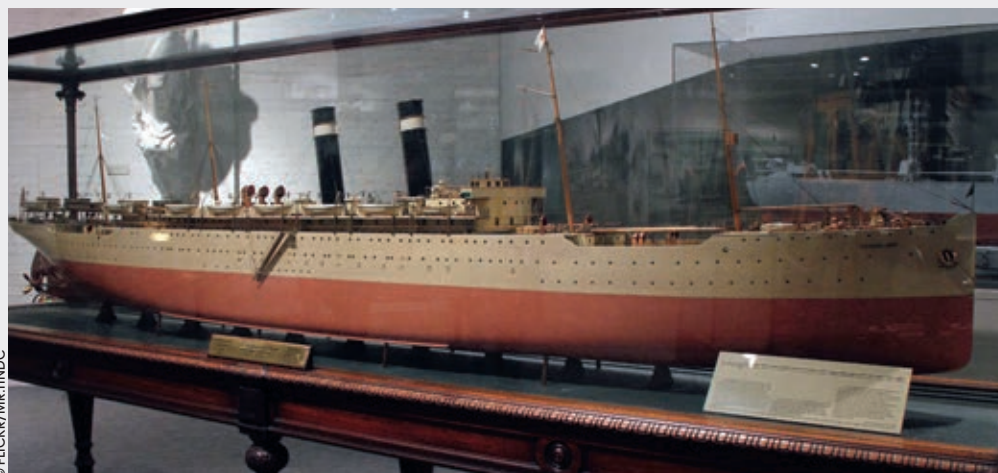
UN CHANTIER TAILLE XXL

Les travaux se répartissent en plusieurs grands chantiers. Le premier concerne la construction de deux nouveaux systèmes d'écluses permettant de créer une troisième voie de navigation. Ce volet est le plus important du projet d'agrandissement du canal.

À elle seule la construction de ces deux nouvelles écluses a coûté 3,2 milliards de dollars. Chaque système se compose de 9 bassins et fonctionne grâce à 16 portes coulissantes. En parallèle, d'importants travaux ont été conduits pour améliorer la navigation sur le canal en draguant les chenaux existants. Ainsi le chenal d'accès à l'Atlantique a été élargi de 198 à 225 mètres. Le troisième volet des travaux a concerné le lac Gatún sur lequel se déroule la majorité de la navigation entre les deux océans. Le niveau des eaux de ce lac a été accru, de 26,7 à 27,1 mètres, afin d'améliorer la fourniture d'eau pour le canal lui-même. Pour valider ces travaux, plusieurs essais ont été organisés avec des navires de grande taille.

UN CHINOIS LE PREMIER !

C'est un navire chinois de la compagnie Cosco qui a gagné, par tirage au sort, le droit d'être le premier à franchir officiellement le nouveau canal le 26 juin 2016. Plus de 100 navires « post-panamax » ont déjà réservé leur droit de passage pour les semaines suivant l'ouverture officielle au trafic commercial du nouveau canal. Pour le canal lui-même, les travaux devraient rapidement s'avérer rentables. Avant les travaux, le canal rapportait un milliard



Paquebot transatlantique de l'International Mercantile Marine (IMM), le SS Kroonland (ci-dessus) était alors le plus grand navire (près de 177 mètres de long) à emprunter le canal de Panama en 1915. En 2006, les autorités du canal de Panama ont décidé de lancer d'importants travaux d'agrandissement afin de permettre aux bâtiments atteignant jusqu'à 366 mètres de long de franchir le canal.



de dollars par an, des gains qui devraient rapidement augmenter avec l'élargissement. Un franchissement coûte en moyenne 80 000 dollars par navire. L'agrandissement devrait notamment bénéficier à l'État panaméen dont le PIB dépend pour près de moitié des revenus dégagés par le canal. Avant même son inauguration officielle, le nouveau canal de Panama a changé le visage du commerce maritime mondial. Depuis plusieurs années, la construction des « post-panamax » s'est accélérée et les infrastructures portuaires ont dû s'adapter en s'équipant de portiques adaptés au déchargement de ces navires. En France, Le Havre, Dunkerque et Fos-sur-Mer ont installé ce type d'équipements.

Selon une étude du cabinet de conseil et d'audit KPMG, les « post-panamax » représentent déjà 16 % des navires marchands dans le monde et 45 % de la capacité mondiale de fret. Chaque année, le nombre de ces bâtiments augmente de 5 %. La possibilité pour ces navires de franchir le canal de Panama va donc accélérer le commerce maritime mondial déjà florissant. Cette même étude estime que la carte mondiale du commerce maritime pourrait être bouleversée, permettant à certains ports tels que Houston ou Montréal de s'imposer. D'une manière globale, les ports de la côte est des États-Unis d'où sont exportés gaz et hydrocarbures pourraient bien bénéficier de l'ouverture du nouveau canal. Dans le même temps, certains ports de la côte ouest des États-Unis qui accueilleraient jusqu'à présent le fret en provenance d'Asie et à destination des États-Unis pourraient être défavorisés. D'autres experts sont plus prudents et estiment que l'ouverture officielle du canal ne devrait pas avoir de conséquences à court terme sur le trafic maritime mondial. Il faudra en effet un certain temps pour que les compagnies réorganisent leurs lignes et le trafic des « post-panamax » dans le nouveau canal pourrait ne progresser qu'assez lentement. ●

EV2 EMMANUEL HUBERDEAU

Le canal de Panama en chiffres

- 14 000 navires/an avant travaux ;
- 10 ans de travaux ;
- 5,2 milliards de dollars de budget ;
- 2 nouvelles écluses pour des navires de 366 mètres de long et 49 mètres de large pouvant emporter jusqu'à 14 000 conteneurs EVP.

vie des unités

B2M D'Entrecasteaux Premières missions de souveraineté de l'Atlantique au Pacifique

Hommage L'adieu aux armes du *Super Étendard Modernisé* – Passage au tout *Rafale*

Chammal Le *Forbin* en soutien du CSG-8 en Méditerranée orientale

B2M D'Entrecasteaux Premières missions de souveraineté de l'Atlantique au Pacifique

Depuis son appareillage de Brest le 11 mai dernier, le bâtiment multimission (B2M) *D'Entrecasteaux* a effectué un déploiement de longue durée (DLD) de plus de 25 000 nautiques depuis l'océan Atlantique jusqu'au Pacifique, afin de rejoindre Nouméa en Nouvelle-Calédonie, son port-base. Après avoir franchi le mythique canal de Panama, le 13 juin 2016, le *D'Entrecasteaux* a fait escale fin juin dans l'un des atolls français les plus méconnus et les plus isolés au monde : Clipperton. Les B2M, bâtiments polyvalents qui succèdent aux bâtiments de transport léger outre-mer, ont pour mission première de surveiller et de protéger les intérêts dans les zones économiques exclusives (ZEE) françaises. Le *D'Entrecasteaux* est le premier bâtiment de ce programme, il a été livré fin mars à la Marine. Le 11 mai 2016, le *D'Entrecasteaux* a ainsi largué les amarres de Brest, pour sa première mission d'importance, un déploiement de longue durée (DLD) afin de rallier son nouveau port d'attache : Nouméa, en Nouvelle-Calédonie. Après un passage du canal de



© M. DENNIEL/MN

Panama, lui permettant de rejoindre l'océan Pacifique sans contourner l'Amérique du Sud, le B2M est arrivé, le 24 juin dernier, à proximité de Clipperton, atoll situé dans le Pacifique nord oriental, réaffirmant ainsi, par sa présence, la souveraineté de la France sur ce territoire ultra-marin et sa ZEE attenante, l'une des plus riches au monde en thonidés. Propriété définitive de notre pays depuis 1931, cet atoll inhabité et difficile d'accès est visité par les bâtiments de la Marine de passage ou déployés dans cette région du globe éloignée des zones maritimes habituellement fréquentées. Depuis plusieurs décennies, et à chacun de leur passage, les marins ne manquent cependant jamais l'occasion de se rendre à terre pour notamment entretenir les marques de souveraineté, dont la stèle et le mât de pavillon. Cette année, l'équipage du *D'Entrecasteaux* a même profité de son passage sur l'atoll pour y hisser un pavillon flamboyant neuf. Pour l'anecdote, quelques marins ayant foulé le sol de cette île ont confectionné un poteau de bois traité et y ont inscrit



© M. DENNIEL/MN

« DTT A621 DLD 2016 » (signifiant « *D'Entrecasteaux* A621 déploiement de longue durée 2016 ») avant d'y apposer leurs signatures. Outre ces marques de souveraineté, officielles et personnalisées, l'équipage du B2M a surtout mené durant trois jours une opération de nettoyage des munitions historiques abandonnées sur l'atoll depuis 1945 par l'armée américaine. Le 27 juin, le B2M a ensuite quitté les lieux pour se rendre à l'ouest de la ZEE afin d'y mener une opération de contrôle des pêches. Cette mission achevée, le *D'Entrecasteaux* a continué sa route vers l'archipel des Marquises, sa prochaine escale après plus de 15 jours consécutifs en mer. ●

MISSIONS DES B2M

Le programme B2M, composé de cinq unités, a vocation à permettre à la Marine nationale de continuer à assurer ses missions de souveraineté outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, La Réunion et Antilles). Bâtiments modernes et polyvalents, les B2M participent aux missions de présence, de surveillance et de protection des intérêts français dans les ZEE, de projection de forces, de soutien logistique et de sauvegarde et d'assistance au profit des populations. Répondant à la fois à un besoin militaire et interministériel, les B2M vont mener des missions, dont nombre d'entre elles confiées à la Marine dans le cadre de sa participation à l'action de l'État en mer.

Témoignages Enseigne de Vaisseau Vianney C. a intégré l'École navale en 2012

Plongeur de bord, officier opérations (Comops) sur le B2M D'Entrecasteaux depuis septembre 2015.



© C. DAVESNE/MN

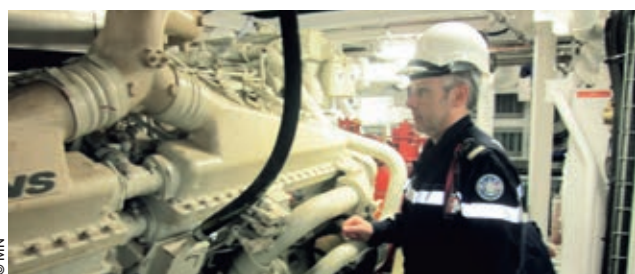
«POUR L'OFFICIER OPÉRATIONS D'UN B2M, IL EXISTE DES SPÉCIFICITÉS»

«Le D'Entrecasteaux est un bâtiment en armement. Il n'y a donc pas de document de base, tout est à écrire. On peut se fonder sur l'organisation de bâtiments de même taille, c'est-à-dire à 2 équipages, mais le B2M est un bâtiment de 2 200 tonnes en pleine charge armé seulement par 23 marins. Si le D'Entre-

casteaux est imposant par sa taille, son équipage est optimisé, à taille humaine. Au quotidien, nous devons donc nous organiser pour remplir le contrat opérationnel qui nous est confié. Chaque marin doit être polyvalent et peut prendre des initiatives. C'est évidemment stimulant et gratifiant!»

Maître principal Jacques P.

COMANAV du futur B2M le Bougainville.



© MN

UNE EXPÉRIENCE ENRICHISSANTE

«Je suis déjà un "vieux de la vieille" du Bougainville pour ainsi dire! (rires) J'ai été affecté sur le Bougainville dès les débuts, soit dans le noyau "équipage d'armement". Autant vous dire que j'ai pu découvrir toutes les phases d'un programme de la DGA. Au fil des mois, j'ai ainsi pu suivre la construction, l'étude des plans et les formations industrielles et étatiques. J'ai également participé aux programmes d'essais et de conduite des installations jusqu'à la délivrance du permis de navigation militaire

et la réception de l'unité. À la création de l'unité (ordres, corpus documentaire, etc.), la charge de travail administratif a été importante mais très enrichissante et valorisante. Je connais donc bien le bateau. Au quotidien, la polyvalence et les compétences techniques sont évidemment des maîtres mots pour tous les marins, comme sur toutes les unités de ce type à équipage optimisé. Bref, j'ai d'ores et déjà enrichi la palette de mes compétences et puis je m'épanouis totalement!»



© C. CAVALLO/MN

À partir de 1978, le Super Étendard remplace l'Étendard IVM au sein du groupe aérien embarqué des porte-avions Clémenceau et Foch. Après cette date, on retrouve les SEM à bord du porte-avions Charles de Gaulle, jusqu'à ce qu'il prenne sa retraite, en juin 2016.

Hommage L'adieu aux armes du Super Étendard Modernisé

Le mardi 12 juillet 2016 a été une journée très particulière sur la base aéronautique navale de Landivisiau : la Marine a célébré le retrait du service actif du Super Étendard Modernisé (SEM) ! Après 40 ans d'opérations, cet avion de chasse de l'aéronautique navale, devenu légendaire, a tiré sa révérence et a laissé place au Rafale Marine,

qui équipera prochainement la totalité des flottilles de chasse embarquée. Lors de cette journée ouverte aux familles et aux amis de l'aéronautique, tout le personnel de la base a eu à cœur de mettre à l'honneur, une dernière fois, le Super Étendard Modernisé. Compagnon fidèle et robuste, le SEM aura largement fait ses preuves et marqué l'histoire de la base aéronautique navale de Landivisiau.

À l'occasion de cette cérémonie, une démonstration aérienne du Rafale Marine et du SEM les aura fait voler ensemble pour la dernière fois, image solennelle symbolisant le passage de l'ancienne à la nouvelle génération d'aéronefs de la Marine. Cette cérémonie a ainsi été l'occasion de mettre en valeur les capacités inégalées d'une chasse embarquée « tout Rafale » ! ●



© DR

Chammal

Le Forbin en soutien du CSG-8 en Méditerranée orientale

Déployée depuis le 19 mai dans l'opération Chammal, qui mobilise actuellement 1 000 militaires français, la frégate de défense aérienne *Forbin* a été placée du 2 au 14 juin en soutien associé du groupe aéronaval américain Carrier Strike Group 8 (CSG-8), qui a opéré pendant près de quinze jours depuis la Méditerranée orientale.

Positionné dans le canal de Syrie, le *Forbin* a ainsi partagé sa situation tactique avec le groupe américain durant toute la durée de l'opération. Les liaisons de données entre les Français et les Américains ont permis à la frégate de défense aérienne de fournir à ses alliés un préavis important sur toute potentielle menace pour le groupe aéronaval américain ou ses avions. Le contre-amiral Batchelder, commandant le CSG-8, a particulièrement apprécié le rôle assumé par le *Forbin*, conférant une réelle profondeur dans l'élaboration de la situation tactique. Durant toute cette période, le *Forbin* a pu bénéficier du soutien logistique du ravitailleur américain *USNS Medgar Evers*, qui avait rejoint le CSG-8. Début juin, la frégate française et l'unité américaine ont ainsi procédé à un ravitaillement en combustible à la mer.

COOPÉRATIONS ET INTEROPÉRABILITÉ

Les intégrations de bâtiments de défense aérienne dans les groupes aéronavals américains sont régulières. Le CSG-8, par exemple, n'est pas inconnu du *Forbin* qui avait déjà croisé sa route au cours de son passage en Méditerranée en décembre, juste avant qu'il ne rejoigne le golfe Arabo-Persique pour opérer au sein de la TF 50, alors commandée par la France. Ces coopérations franco-américaines visent à développer l'interopérabilité entre les deux marines, et permettent à chaque fois de démontrer rapidement la capacité des unités françaises à assumer des responsabilités de contrôle et de commandement dans le domaine de la dé-

fense aérienne d'une force navale. Cette solide confiance entre les deux marines est essentielle pour mener l'opération Chammal, lancée en septembre 2014.

LA MARINE DANS CHAMMAL

Depuis septembre 2014, à la demande du gouvernement irakien, et en coordination avec les alliés de la France présents dans la région, l'opération Chammal a pour objectif de mettre Daech à la portée des forces irakiennes, et repose sur deux piliers : l'un aérien pour frapper les capacités militaires de Daech, et l'autre de formation des forces armées irakiennes. Engagée dès les premières heures de l'opération, la Marine déploie de nombreux moyens dans le golfe Arabo-Persique en Méditerranée orientale pour placer au plus haut niveau la participation française dans la coalition.

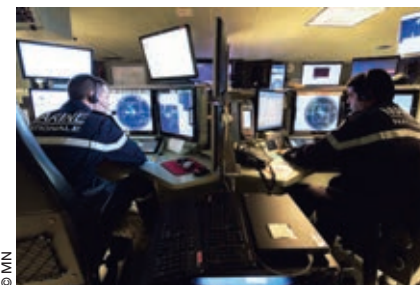
À titre d'exemples, les premières frappes aériennes réalisées en septembre 2014 par des avions de chasse français ont pu être conduites grâce à des missions de connaissance et d'anticipation menées en amont par les équipages d'*Atlantique 2* des flottilles 21F et 23F qui se relaient pour assurer une quasi-permanence sur la base jordanienne.

Un mois plus tard, la frégate anti-aérienne *Jean-Bart* et son détachement hélicoptère embarqué de la flottille 36F ont intégré la Task Force 50 (TF50), constituée autour du porte-avions *USS Carl Vinson*. Le but : contrôler une zone de défense aérienne au profit du centre interalliés des opérations aériennes (CAOC), situé au Qatar, assurer la défense aérienne du porte-avions

Un *Caïman Marine* en plage arrière du *Forbin*. Frégate de défense aérienne (FDA) et *Caïman Marine* : un couple assurément gagnant.

Au cœur du central opérations d'une Frégate de Défense Aérienne (FDA), un bâtiment de dernière génération spécialement conçu pour assurer principalement la protection d'une force navale, d'un convoi ou d'une zone définie contre des avions et des missiles.

La Marine participe à l'opération Chammal depuis septembre 2014 en Irak et depuis septembre 2015 en Syrie, via l'envoi de son groupe aéronaval (GAN). Un GAN intégré à la Task Force 50 américaine pour une *Carrier Battle Force* unique, soit pour l'US Navy une force opérationnelle comprenant un porte-avions, un ou deux croiseurs lance-missiles, un ou deux destroyers, des frégates anti-sous-marines, un navire ravitailleur et jusqu'à deux sous-marins nucléaires.



américain et enfin être régulièrement « horizon reference unit » (HRU), pour faciliter l'appontage de nuit sur le *Carl Vinson*. Les équipages de *Panther* de la 36F, quant à eux, ont participé à la surveillance, la reconnaissance maritime et le soutien logistique.

Le groupe aéronaval (GAN) français, constitué autour du *Charles de Gaulle*, a rejoint l'opération Chammal en février puis en décembre 2015.

2 600 marins ont alors permis d'assurer la permanence aéronavale pour le compte de la TF 50 pendant plusieurs jours. Une permanence est également assurée par la marine en Méditerranée orientale depuis le début de l'opération pour maintenir une capacité autonome d'appréciation de la situation. ●



Vous projetez de devenir militaire, rejoignez nos rangs.

Vous êtes déjà militaire, donnez une orientation nouvelle à votre carrière.

L'EXPERTISE PÉTROLIÈRE MILITAIRE AU SERVICE DES FORCES LE SEA RECRUTE EN 2016

- ✓ Ingénieurs Militaires des Essences par concours sur titres
- ✓ Officiers Logisticiens des Essences par concours ouvert aux militaires et civils
- ✓ Sous-officiers du Service des essences des armées par concours ouvert aux militaires et civils (nomination au grade d'adjudant en fin de scolarité)
- ✓ Sous-officiers du soutien pétrolier par changement d'armée pour les militaires ou par sélection sur dossier pour le personnel extérieur à la Défense
- ✓ Militaires du rang de recrutement initial ou ultérieur



RETROUVEZ TOUTES LES INFORMATIONS RELATIVES AUX DIFFÉRENTS RECRUTEMENTS SUR :

WWW.DEFENSE.GOUV.FR/ESSENCES/RESSOURCES-HUMAINES

Contact : dcsea.resp-formation.fct@intradef.gouv.fr

Fédération des clubs de la défense

Plus de **200 activités**
à travers **400 clubs** en France !
Rejoignez-nous !

sport



culture



loisirs



7 raisons d'adhérer à un club

- conditions avantageuses
- couverture assurance
- animateurs qualifiés
- stages de formation
- lieu de cohésion
- ouvert sur la société civile
- vocation éducative

suivez-nous sur



votre club sur lafederationdefense.fr



Service de psychologie de la Marine

Le psychologue : un interlocuteur précieux

Le bâtiment de combat est l'un des milieux d'emploi les plus complexes. Une fois en mission, les bâtiments et les sous-marins sont à la fois un lieu de travail, de vie et de combat pour les marins. Ce schéma est peu rencontré dans d'autres organisations. Embarquer dans un espace restreint pendant de longues périodes et être exposé aux risques de la navigation en mer et à ceux inhérents aux missions embarquées, nécessite une préparation et un accompagnement. D'où l'importance attribuée par la Marine à la psychologie. MC YANN ANDRUETAN – EV2 SARAH VIOLANTI



© F. LE BILAN/MIN

Un service à l'image de son armée: pourquoi?

On ne naît pas marin, on le devient et, si certains ont dès le départ des aptitudes, d'autres sont incapables de s'adapter à la vie embarquée. Il n'y a pas de signes incontestables qui permettent de savoir si un candidat à l'engagement sera un bon candidat à l'embarquement et s'il s'adaptera à la vie de marin. Il est possible néanmoins de détecter ce potentiel d'adaptation

à la Marine et à une spécialité, avant même le début de son service, avec l'aide du psychologue. Ainsi, un candidat qui n'est jamais monté à bord d'un navire ou n'a même jamais vu la mer, disposera peut-être de toutes les qualités pour embarquer. Le travail du psychologue est donc de dépasser l'évidence.

Depuis 60 ans, ce rôle est dévolu au service de psychologie de la Marine (SPM) présent dans toutes les grandes bases

Chiffres clés

Chaque année:

- 7 000 évaluations psychologiques pour la sélection des candidats à l'engagement;
- 7 000 évaluations des marins en cours de carrière;
- 8 000 consultations pour le soutien psychologique des marins et 1 000 pour leurs familles;
- 2 000 consultations dans le cadre du suivi psychologique et des avis spécialisés.

navales et dans les centres d'instruction navals (CIN). Au total, une centaine de personnes, dont 28 psychologues, sont réparties dans 15 services locaux de psychologie appliquée (SLPA) qui interviennent tout au long de la carrière du marin.

Sélection psychologique des candidats à l'engagement, évaluations des marins en cours de carrière, soutien et suivi psychologique des marins et des familles, expertises dans le domaine de la psychologie sont ainsi les missions quotidiennes du SPM et des services locaux.

Un maillage de psychologues pour soutenir les marins: comment ?

Les SLPA ne sont pas réservés aux seuls marins d'active et sont aussi ouverts aux familles et aux anciens marins souhaitant se faire aider ou être accompagnés. Les psychologues présents sont tous à la fois marins et psychologues : ils sont autant militaires que spécialistes.

La mission du SPM est d'assurer la réussite du recrutement et de contribuer à la progression professionnelle du marin au sein de la Marine. Ces évaluations visent à établir un pronostic de réussite pour l'institution et pour l'individu, pour limiter les risques d'échec et éviter de placer les marins dans des situations auxquelles ils ne pourraient pas faire face. Cet accompagnement individualisé pendant toute la carrière et cette connaissance du milieu acquise par les psychologues prennent tout leur sens dans deux circonstances : le soutien psychologique et l'intervention en cas d'événement grave. Dans les cas les plus dramatiques (décès, activité opérationnelle particulièrement marquante pour l'équipage...), une cellule SLPA de soutien psychologique est projetée dans les unités. Leur participation aux commissions de suivi des blessés complète ce dispositif. Ces actions de soutien contribuent à renforcer la résilience des équipages.

TÉMOIGNAGES

« Le psychologue : un interlocuteur identifié »

MC Yann Andruetan, chef du service de psychologie de la Marine

« **C**hef du service de psychologie de la Marine (SPM) depuis mars 2015, mon rôle est de piloter les grandes orientations à venir, définies par la direction du personnel militaire de la Marine (DPMM). J'apporte aussi une expertise médicale. Depuis 50 ans, la Marine a intégré le facteur psychologique dans le recrutement et le suivi de son personnel. Le marin rencontre un psychologue dès son entrée dans l'institution. C'est l'une des spécificités de la Marine. Chaque marin est ainsi scruté au moment de son recrutement et suivi pendant l'ensemble de sa carrière professionnelle. Le psychologue est donc un interlocuteur naturel, identifié, et le taux d'attrition des candidats est faible car les membres des SLPA sélectionnent les personnes les mieux adaptées pour naviguer loin, longtemps et en équipage. Le SPM est une structure originale et ancienne constituée d'une centaine

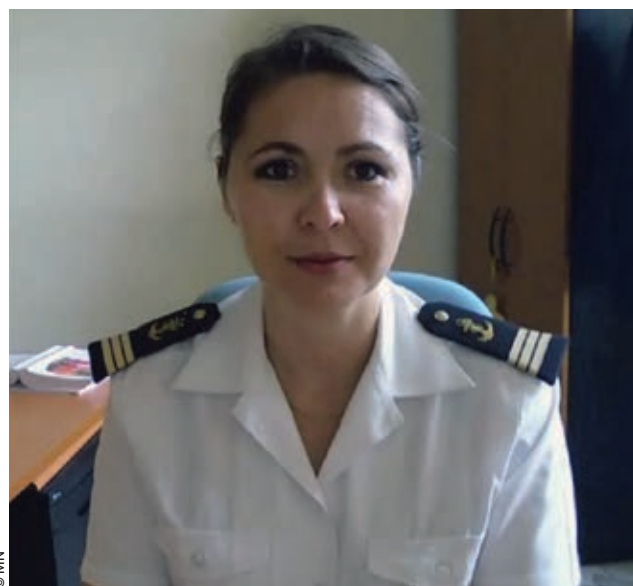
de personnes, de 15 SLPA et une trentaine de psychologues répartis en métropole et outre-mer. Ils ont chacun une connaissance solide de la Marine et des milieux d'emploi, leur permettant d'intervenir efficacement en quelques heures seulement. Ils ont adopté une approche globale et intégrée et prennent en charge le marin et sa famille. »



© MN

« La famille fait partie intégrante du sac du marin »

LV Audrey M., adjointe au SLPA Toulon



© MN

« **L**e SPM doit garantir la santé psychique et mentale des marins. En tant qu'adjointe SLPA, mon rôle est de coordonner les moyens nécessaires pour assurer cette mission au profit des unités et des 15 000 personnes de la Défense qui dépendent de notre service. Notre exercice consiste à conseiller le commandement et les médecins en matière d'aptitude à l'emploi, de sélection et d'orientation de carrière, à accompagner les marins au cours de leurs formations, à les sensibiliser aux risques psychosociaux, à intervenir dans des situations d'urgence. Dans ce sens, la proximité des forces, la connaissance du milieu et de ses contraintes sollicitent notre identité de marin (participation aux exercices, embarquements – en surface ou sur

sous-marin –, vols, plongées...). Pour préserver leur santé psychique et leur disponibilité, nous proposons de soutenir les marins et leurs familles dans un cadre déontologique et confidentiel inhérent à notre profession. Mais leur offrir ce service, ce n'est pas seulement les accompagner. C'est aussi permettre au marin de partir en mission l'esprit plus tranquille : il sait qu'un réseau de professionnels – services sociaux, médicaux, psychologiques, cellules « condition du personnel » (CPM), cellule d'aide aux blessés et d'assistance aux familles (CABAM) – s'associe au commandement pour soutenir ses proches en son absence. Ce réseau s'appuie notamment sur la force du collectif, qui permet aux marins que nous sommes de veiller les uns sur les autres. »

La Marine en questions Et de cinq !

Entre le 15 février et le 18 mars derniers, plus de 11 000 d'entre vous étaient invités à remplir la cinquième édition du questionnaire « La Marine en questions », lancé en 2002. Conditions de vie et de travail, environnement familial, identité, conciliation entre vies personnelle et professionnelle ou encore perspectives de carrière, vous êtes plus de 5 500 à vous être exprimés sur ces sujets. Embarquons pour ce tour d'horizon des résultats ! **LV BENOÎT DELACOUR**

1 /

Portrait de famille

Sept marins sur dix vivent en couple. Le mariage reste le mode d'union le plus courant, bien que le Pacs ait gagné du terrain ces dernières années. La conciliation entre vies personnelle et professionnelle est jugée plus difficile qu'en 2012.

UN TAUX DE CHÔMAGE DES CONJOINTS IMPORTANT

L'insertion professionnelle et le déroulé de carrière des conjoints de marins, soumis à une mobilité géographique qui les oblige à changer de région, est une vraie difficulté à l'heure où les ménages sont de plus en plus constitués de deux actifs. Ainsi, le taux de chômage des conjoints de marins, qui s'élève à 16 %, est supérieur à la moyenne nationale (10 %).

UN CÉLIBAT GÉOGRAPHIQUE STABLE

Pour contrer les effets négatifs de la mobilité, certains marins font le choix du célibat géographique : 14 % de ceux qui vivent en couple déclarent être dans cette situation, chiffre stable depuis 2012. Ils sont plus nombreux à faire ce choix pour une affectation en région parisienne.

LA RÉMUNÉRATION AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

L'insuffisance de la solde, fréquemment pointée du doigt, est, par rapport à l'enquête de 2012, plus souvent mise en avant par le personnel non officier, en particulier les jeunes officiers marinières chargés de famille. Au regard des risques encourus, de l'investissement personnel mais aussi par comparaison au secteur civil, ces

Quelques mots sur la section ESSM

Au sein du bureau « Condition du personnel de la Marine » (CPM), la section « Études sociologiques et suivi du moral » (ESSM) assure une veille sociale au profit de la Direction du personnel militaire de la Marine (DPMM). Elle s'appuie sur les rapports sur le moral (RSM), les enquêtes spécifiques comme « Motivations à l'engagement » (MOTENG), « Motifs de départs volontaires » (MODEP) ou encore l'indicateur semestriel de mesure du moral (I2M). Remontées uniques d'informations, les consultations menées sont toutes anonymes et dématérialisées. Neutralité et objectivité sont les deux principes qui guident les analyses. Pour cette édition, la section ESSM a forgé un partenariat avec M. Jakubowski, sociologue des organisations et maître de conférences à Lille.



© MN

marins estiment parfois que l'équilibre entre sujétions et compensations n'est pas assuré.

Des relations de travail au beau fixe

Socle du moral des marins, la qualité des relations de travail fait l'unanimité, tout comme l'adhésion aux valeurs de l'institution et la fierté de servir. Les résultats montrent clairement un regain d'optimisme depuis 2012, porté par la communication autour du plan « Horizon Marine 2025 » (43 % des marins sont confiants dans l'avenir de l'institution en 2016 contre 31 % en 2012). L'empilement des réformes et les difficultés liées au soutien sont désignés par plus d'un marin sur deux qui exprime encore des doutes.

Quel chemin parcouru depuis 2002 ?

Dans un contexte de « dépyramidage » et de réduction de format depuis 2008, la perception qu'ont les marins de leurs perspectives d'avancement et de progression professionnelle, malgré une récente hausse attribuée aux annonces présidentielles du début de l'année 2016, reste à un niveau relativement faible. En revanche, en près de 15 ans, les résultats montrent que l'identité professionnelle, la fierté de servir et les relations professionnelles se maintiennent à des niveaux très élevés.

Carte d'identité du marin

	Officiers	Officiers maritimes	QMM	Ensemble
Âge moyen	38 ans	36 ans	24 ans	34 ans*
Ancienneté moyenne	18 ans	16 ans	4 ans	14 ans**
% femmes	11%	13%	18%	14%
% marié(e)s	65%	45%	6%	40%
% pacsé(e)s	8%	15%	9%	13%
% divorcé(e)s	3%	4%	0%	3%
% parents	69%	61%	11%	51%
% sous contrat	27%	53%	100%	60%

* Hors formation initiale. ** Hors service national.



© MN

2 /

Bilan par autorités organiques



Les marins de l'aéronautique navale regrettent l'insuffisance des moyens humains et matériels pour maintenir la disponibilité de

leur outil. Ils pointent une surcharge administrative qui les éloigne de leur cœur de métier, notamment la complexité des procédures du soutien et la mise en œuvre de nouvelles normes de navigabilité.



Malgré une ambiance de travail appréciée et des missions motivantes, les marins des forces de surface éprouvent des diffi-

cultés à concilier vies personnelle et professionnelle en raison de la volatilité des programmes et de la durée des absences. Un soutien parfois compliqué et des contraintes de service à quai accentuent leurs sujétions.



Les marins des forces sous-marines plébiscitent l'ambiance et les relations de travail. Ils sont ceux qui parviennent le mieux,

compte-tenu des équipages doubles et du cyclage de l'activité, à concilier vies personnelle et professionnelle.



Confrontés à une forte exigence de disponibilité, les marins des groupements de fusiliers marins sont extrêmement sollicités.

Ils tardent à percevoir les effets des mesures prises pour diminuer cette pression.

3 /



© AXEL MANZANO/MN

Le mot du directeur

VAE Jean-Baptiste Dupuis, directeur du personnel militaire de la Marine

« Une veille sociale dynamique est indispensable. Réorganisation de la chaîne de soutien, interarmisation, rénovation du dialogue interne : la Marine connaît depuis des années des bouleversements importants. Dans ce contexte, prendre le pouls régulier du « corps social » permet, au-delà des simples constats, de bâtir et d'évaluer nos pratiques RH. Cette enquête, qui vous permet d'exprimer vos attentes et vos préoccupations, contribue à l'élaboration de notre politique. Merci de votre large participation qui donne du poids aux résultats de cette enquête. »



© MN



Quartier-maître chef Loïc F.

Maître d'hôtel du commandant à bord de la frégate antiaérienne *Cassard*. Ancien «messman» de *L'Hermione*

Son parcours

2012: Engagement dans la Marine.

Mars 2012: Affecté au centre de production de Cherbourg.

2013: Première mission: responsable du foyer équipage à Nouméa (Nouvelle-Calédonie).

Juillet 2014: Postule pour servir sur *L'Hermione*, la réplique de la frégate de La Fayette.

Août 2014: Participe aux tests de navigation du trois-mâts.

Mars 2015: Préparation de la traversée de l'Atlantique.

Juin 2015: Arrivée de *L'Hermione* aux États-Unis.

Septembre 2015: Retour en France.

Janvier à Mars 2016: Formation BAT GECOLL: cours du brevet d'aptitude technique de gérant de collectivité – branche production, gestion, distribution à Querqueville.

Avril 2016: Embarquement sur la FAA *Cassard*.

Meilleur souvenir

« **L'arrivée à Rochefort à bord de *L'Hermione*** »

Le 29 août 2015, à notre retour à Rochefort, après une incroyable traversée de l'Atlantique dans les deux sens et une splendide navigation le long des côtes américaines, nous avons été accueillis comme des héros par une foule immense qui nous attendait depuis des heures. Les conditions de mer avaient été très difficiles et nous étions tous épuisés. Aujourd'hui encore, les mots me manquent pour exprimer l'émotion que j'ai ressentie devant la gentillesse et la joie de ces personnes. Le trois-mâts avait enfin rejoint la ville qui l'avait vu naître.

© DR



© LIBERNARDIN/MN



© S. MARC/MN

Son unité L'Hermione

À bord de *L'Hermione*, «la frégate des Lumières», les autres marins l'appelaient affectueusement «Maman». À chaque instant de la vie du bord, Loïc, toujours discret, attentionné et d'un grand professionnalisme, faisait l'impossible pour contribuer au maintien du moral des quelque 80 membres d'équipage et invités. Même dans les moments les plus difficiles. «Messman», il a assuré au quotidien l'encadrement des volontaires du service intendance, la gestion du stock de vivres, la préparation du petit déjeuner, la mise en place des repas et la

lessive. Comme au XXI^e siècle, ces fonctions sont absolument essentielles sur un navire de guerre du XVIII^e siècle, reconstruit à l'identique, et au confort très rudimentaire (66 mètres de long et 11,2 mètres de large, 2 200 m² de voilure.) «*Tout le monde a dû apprendre à vivre dans des conditions très particulières, se souvient Loïc. Naviguer sur un aussi grand voilier est extrêmement physique, et plus particulièrement pour les gabiers, toujours à la manœuvre dans le gréement. Jour après jour, nous avons tous compris le vrai sens des mots: partage, respect, entraide et vie en collectivité.*»



© S. MARC/MN

Même si toute son enfance a été bercée par les souvenirs de voyages de son grand-père, un chef de chantier qui a fait le tour du monde, rien ne prédisposait vraiment Loïc, 23 ans, à faire carrière dans la Marine. Après une scolarité sans histoire, il passe son BEP Hôtellerie, puis son bac pro restauration dans le Pas-de-Calais, sa région d'origine. Mais il rêve à son tour de grands départs. Un jour, un spot de recrutement de la Marine vu à la télévision va tout changer. Après une première mission outre-mer, comme responsable du foyer équipage à

Nouméa (Nouvelle-Calédonie), il est affecté à terre au centre de production de Cherbourg. Un matin, son supérieur, originaire de Rochefort, le convoque amicalement et le convainc de postuler pour embarquer sur *L'Hermione* qui cherche quatre marins pour compléter son équipage professionnel. Détaché sur la frégate, Loïc va vivre pendant 9 mois l'une des plus belles aventures maritimes qui soient. Aujourd'hui maître d'hôtel au carré commandant sur la frégate antiaérienne *Cassard*, il est QM1.

PIERRE DECOURT



© L. BERNARDIN/MN



© MN

Mines de rien

Héritage des conflits passés en Europe occidentale, les mines constituent toujours une menace potentielle importante, tant pour les bâtiments militaires, que pour les navires de commerce, de plaisance et la population du littoral. Détection, localisation, classification, identification puis destruction des mines par des fonds allant de 10 à 80 mètres... la lutte contre les mines est une expertise de la Marine nationale mondialement reconnue. Immersion à bord des chasseurs de mines tripartites (CMT) engagés 24h/24, 365 j/an, dans l'une des missions phares de sécurité et de défense.

ASP MARIE MOREL



© MARIE MOREL/MN

© MARIE MOREL/MN

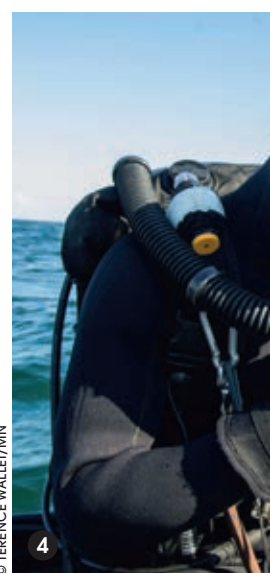
1 Le chasseur de mines tripartite *Capricorne* (M653) en contre-minage dans la rade d'Hyères. Sa coque en composé verre/résine, doublée d'un circuit d'immunsation, lui confère une très faible signature magnétique et acoustique. Les risques de déclencher la mise à feu des mines sont *de facto* réduits et les capacités de détection des sonars embarqués sont optimales.

2 Il est 10 heures: l'équipage du CMT *Capricorne* se réunit pour un briefing avant un exercice de lutte contre un incendie. Cet entraînement quasi quotidien lui permet de faire face à l'ensemble des risques présents à bord d'un bâtiment à la mer, mais également de vérifier le bon fonctionnement du matériel et le rôle de chaque marin présent à bord.

3 Passerelle du chasseur de mines tripartite (CMT) *Sagittaire*. L'une des principales missions d'un CMT consiste à



© TERENCE WALLET/MN



© TERENCE WALLET/MN



sécuriser les chenaux empruntés par les unités dites « précieuses » de la Marine, comme les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). En mer, un CMT vise et cible des zones de navigation prédéterminées qu'il investigate grâce à ses sonars de coque et son poisson autopropulsé (PAP), ainsi que ses plongeurs démineurs si besoin est.

4 Hommes de sang-froid, les plongeurs démineurs se préparent à descendre à plus de 50 mètres de profondeur. Une mine a été détectée une heure auparavant. Robuste et autonome, le Crabe (*Complete range autonomous breathing equipment*) est un recycleur mécanique semi-fermé (une partie de l'air est recyclée) pesant 45 kg. Il fonctionne avec un mélange gazeux et sa discrétion acoustique et magnétique le rend moins sensible au système de mise à feu des charges sous-marines.

5 Il est près de 18 heures sur le chasseur de mines *Capricorne*. L'*Orion* navigue de conserve avec un autre CMT de la Marine : le *Sagittaire*. Outre les missions traditionnelles de guerre des mines, les CMT et les plongeurs démineurs peuvent mener d'autres missions et apporter leur expertise à un panel très large d'opérations liées à l'action de l'État en mer comme à la recherche d'épaves, des expertises au profit du ministère de la Justice, des analyses des fonds sur des zones susceptibles de développements économiques, l'implantation d'éoliennes ou d'hydroliennes ou encore la pose de câbles.



© TERENCE WALLET/MIN



1 Les chasseurs de mines *Pégase* et *Sagittaire* effectuent un exercice de présentation au ravitaillement à la mer. Objectif ? Réappropriation des bons réflexes en termes de sécurité de navigation pour progresser dans les capacités à opérer en groupe.

2 Gunex ce matin. Les marins débutent leur journée par un exercice de tir à la mitrailleuse ANFI depuis le pont supérieur tribord, afin notamment d'assurer une défense optimale du bâtiment. Outre ces exercices quasi quotidiens, la mission des marins des CMT vise à garantir la sûreté des approches maritimes du territoire en menant des opérations régulières de destruction d'engins explosifs (mines, obus, bombes) dits « historiques », héritage des conflits passés en Europe.

3 Salle des machines d'un CMT. Bon fonctionnement du diesel, des turbines, de la distribution électrique, du pilote automatique et de la sécurité du bâtiment sont autant d'informations pilotées et surveillées attentivement au cœur d'un CMT comme de tout bâtiment de la Marine.

4 Chaque zone attribuée est « passée au crible », à l'aide du sonar par les opérateurs du central opérations (CO). Le bâtiment sillonne méthodiquement chacune d'entre elles, en effectuant des rails et en inspectant chaque écho détecté sur le fond. Petit local aux nombreux écrans, le CO est plongé dans la pénombre pour faciliter l'exploitation des nombreux écrans de contrôle.



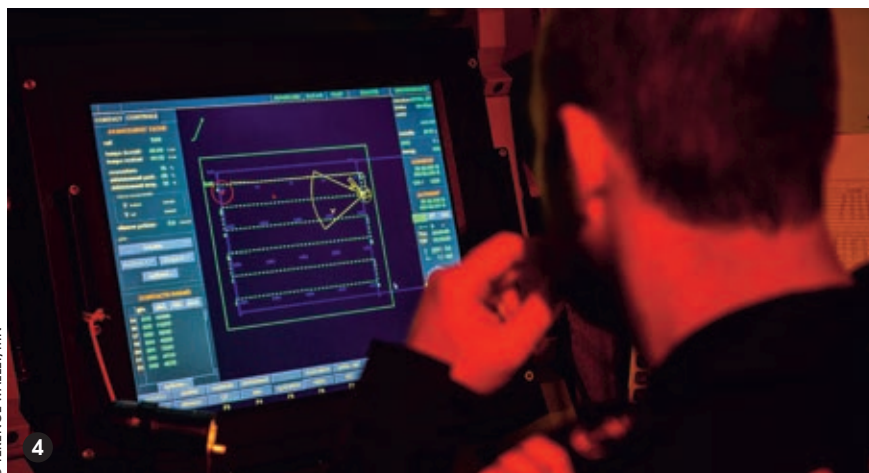
© TERENCE WALLET/MN



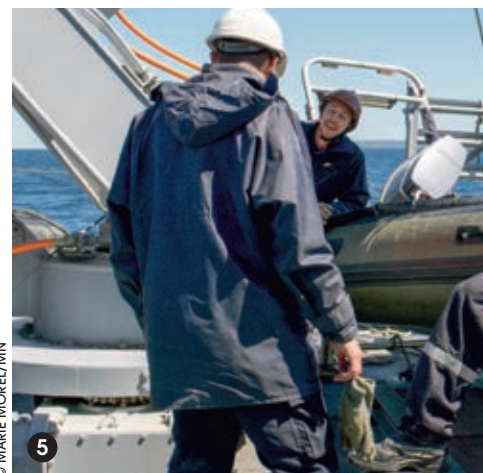
© TERENCE WALLET/MN



© TERENCE WALLET/MN



© TERENCE WALLET/MN



© MARIE MOREL/MN



6



7

5 Mouillage, amarage, ravitaillement à la mer ou remorquage, les manœuvriers assurent le bon déroulement des différentes manœuvres du bord. L'esprit d'équipe, la camaraderie et la coordination sont des valeurs indispensables à ces marins sur le pont, quelles que soient les conditions climatiques.

6 Le PAP (poisson autopropulsé) est mis à l'eau. Équipé d'une caméra à l'avant permettant l'identification d'objets posés sur le fond et/ou une reconnaissance visuelle, ce mini sous-marin de 700 kilos est directement relié au CO. Propulsé par deux moteurs électriques, le PAP joue un rôle fondamental dans la localisation et la destruction des mines de fond et à orin (entre deux eaux) puisqu'il est équipé d'une charge explosive permettant la destruction à distance des mines détectées.

7 Le «pétardement» d'une mine est la phase finale d'une opération souvent très spectaculaire et très dangereuse. Il est 17 h 30 : des tonnes d'eau sont projetées à plus de 30 mètres de hauteur lors du «pétardement». Chaque année, plus de 2000 engins sont neutralisés par la Marine nationale. Pourtant, à ce jour seuls 20 % des mines de la Seconde Guerre mondiale ont été neutralisées et déblayées grâce à l'action des marins des CMT et des plongeurs démineurs.

© MARIE MOREL/MN

© TERENCE WALLET/MN

La Gazette Française

L'ancêtre de Cols Bleus



La Gazette Française: c'est le titre d'un journal papier fabriqué entre le printemps 1780 et l'hiver 1781 par et pour les membres d'un corps expéditionnaire envoyé par le roi de France d'alors. C'est une gazette parue 8 fois aux États-Unis d'Amérique (pas encore indépendants).

Printemps 1780, après quelques atermoiements mais surtout le réarmement de la Marine et des actions diplomatiques, Louis XVI se décide à envoyer un corps expéditionnaire pour soutenir les insurgés américains. Sa Majesté confie le commandement à Jean-Baptiste-Donatien de Vimeur, comte de Rochambeau (1725-1807). Le commandant en chef du corps expéditionnaire français et ses hommes appareillent de Brest le 2 mai à la tête d'un premier contingent d'environ 6 000 hommes. 69 jours plus tard, les *Frenchies* débarquent à Newport où ils sont finalement contraints de passer l'hiver, bloqués par le mauvais temps et la flotte britannique de l'amiral Graves qui croise au large. Autant d'impondérables qui compliquent toute jonction avec les troupes du général Washington⁽¹⁾. À bord de l'un des vaisseaux de l'escadre, le *Neptune*⁽²⁾, les marins du Roy ont embarqué – sur les conseils de l'amiral d'Estaing, responsable de la précédente tentative d'intervention – une presse d'imprimerie. Cette dernière est débarquée puis

installée au 641 de la rue de la Pointe. Les raisons en sont multiples. C'est vraisemblablement pour pallier les désagréments d'un cantonnement sur une terre étrangère, rompre l'isolement, contrer le désœuvrement et l'ennui dû à l'inaction, que la publication d'un journal en langue française est décidée. Le premier numéro de *La Gazette Française* est publié sur 4 pages le vendredi 17 novembre 1780. Son éditeur est le chevalier de Maulévrier⁽³⁾, commandant de *La Guêpe*. C'est lui l'officier en charge de « l'imprimerie de l'Escadre »⁽⁴⁾, comme stipulé sur une liste des quartiers d'hiver des officiers français cantonnés à Newport. Le journal a un bureau dans la Grande Rue, au-dessus de la Place d'Armes, chez le sieur Eleazar Trevett. Ce dernier et John Jastram, qui habite à la même adresse, ont dû vraisemblablement collaborer à l'édition de *La Gazette*, assurant

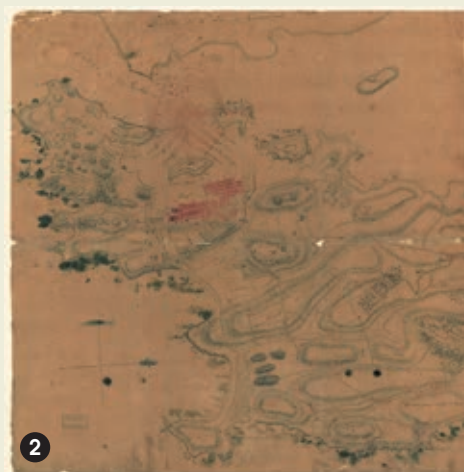
notamment la traduction des articles repris dans les journaux américains. Leur rôle dans la composition et la rédaction de ce journal est invérifiable mais plus que probable.

BON POUR LE MORAL DES TROUPES

Organe d'information au service du corps expéditionnaire français, la *Gazette Française* donne la traduction des différentes nouvelles que les papiers américains produisent pour l'avantage de « *Messieurs les Officiers et autres Particuliers qui ne sont pas familiers avec la langue du pays, et qui s'intéressent aux événements politiques de cette Nation naissante* ». « Nouvelles des opérations sur les différents fronts », « Nouvelles maritimes », « Mouvements et combats des flottes françaises, anglaises et espagnoles », « Proclamations et résolutions du Congrès des États-Unis »... Les titres des rubriques sont explicites et la plupart des articles traitent de la guerre qui oppose les insurgés américains aux troupes régulières britanniques. Dans son numéro 7, un portrait élogieux du général Washington est dressé : « *jamais homme n'a mieux réuni les vertus du Philosophe aux talents du Général* ». Cet organe de presse est d'autant plus indispensable que le commandement français est soucieux du moral de ses hommes. L'hiver 1780 est rude, et la période propice au découragement dans le camp des « Insurgents ». Les soucis s'accumulent comme le manque d'argent, de soldats et de munitions, la longueur et les exactions de la guerre, les mutineries et les désertions, dont celle du général Benedict Arnold, le héros de

6 dates clés

- **1775-1783** : Révolution américaine.
- **17 novembre 1780** : Premier numéro de *La Gazette Française*.
- **28 septembre – 19 octobre 1781** : Bataille de Yorktown en Virginie. Tandis que la flotte française empêche le ravitaillement des Britanniques en bloquant le port, les troupes terrestres franco-américaines encerclent la ville. 8 845 insurgés américains font face, avec 6 000 hommes du corps expéditionnaire français, à près de 8 000 soldats britanniques.
- **19 octobre 1781** : Victoire franco-américaine de Yorktown. La capitulation des Britanniques se signe entre le général Washington représentant les États-Unis, Rochambeau et Jacques-Melchior de Barras la France, Cornwallis et Thomas Symonds l'Angleterre.
- **2 janvier 1781** : Dernier numéro de *La Gazette Française*.
- **3 septembre 1783** : Signature du Traité de Paris. La Grande-Bretagne reconnaît l'indépendance de ses 13 colonies et établit une frontière entre les États-Unis d'Amérique et les colonies britanniques d'Amérique du Nord.



1 «Plan de la ville, port et rade de Newport, avec une partie de Rhode Island occupée par l'armée française aux ordres de M. le comte de Rochambeau et de l'escadre française commandée par M. le chevalier Destouches». Manuscrite, dessinée à la plume et à l'encre et peinte à l'aquarelle, cette carte indique la portée de tir de la flotte française et les batteries terrestres protégeant la ville et le port, depuis Brenton Point, Goat Island et Rose Island (env. 1780).

2 «Plan de la position de l'armée française autour de Newport et du mouillage de l'escadre dans la rade de cette ville». Manuscrite, dessinée à la plume et à l'encre et peinte à l'aquarelle, cette carte montre Newport, au Rhode Island, pendant la guerre d'Indépendance. Elle permet d'identifier les forts, les batteries, les camps des troupes et les navires.

3 Plan de la ville, du port et de la rade de Newport, et du Rhode Island. Débarquement en 1780. Document manuscrit, dessiné à la plume et à l'encre et peint à l'aquarelle. Cette ébauche montre le plan de défense de Newport et ses environs durant la guerre d'Indépendance, tout en mettant en évidence les principaux camps des troupes du général Rochambeau, près de la ville, et la position de la flotte de l'amiral Charles-Henri-Louis d'Arzac de Ternay, à l'entrée du port de Newport.

Saratoga, qui vient de passer à l'ennemi. L'enthousiasme du début s'est ainsi vite érodé. Le comte de Rochambeau doit lui aussi faire face à un manque d'argent, de vivres et de marchandises, n'ayant reçu aucun des secours que Versailles avait promis. Pour tromper l'ennui, les officiers se sont mis à l'apprentissage de la langue de Shakespeare grâce à Phineas Salmon Lemonnier et John Jastram, qui ouvrent des écoles à leur usage. Notons que ce dernier enseignera par la suite le français au Harvard College. Quant aux marchands locaux, ils s'adaptent au nouveau marché: l'un d'eux affirme avoir seul le secret «*d'une eau pour noircir et glacer les gibernes, bottes et souliers, et conserver le cuir dans sa bonté*». Les habitants de Newport, méfiants et froids au départ (sûrement heurtés par la présence de catholiques), commencent à fraterniser avec l'armée alliée. Les francs-maçons américains

invitent leurs frères français et *La Gazette*: «*Les Frères Francs et acceptés Maçons sont avertis de s'assembler chez M. John Lawtons proche la Maison de Ville, Mercredi prochain (27 décembre) Jour de la Fête de St Jean [...] par ordre du très-digne Maître.*»

LE PREMIER JOURNAL MILITAIRE

Juin 1781, les troupes françaises quittent Newport pour marcher vers l'ouest par le Connecticut. Elles rejoignent ainsi à New York les troupes américaines de Washington. Cette avancée est le prélude à la bataille de Yorktown, en Virginie, qui mettra quasiment fin à la guerre d'Indépendance. Entretemps,

La Gazette a cessé de paraître, sans doute à cause du manque d'argent et de la pénurie de papier. Dans son édition du 2 janvier, le journal annonce qu'il a un besoin urgent «*des vieux chiffons propres à faire du papier*». *La Gazette Française* sera l'un des rares journaux imprimés lors de la révolution américaine, et le seul publié dans la langue de Molière. C'est aussi sans doute le premier journal publié par et pour un corps expéditionnaire français en campagne. C'est donc à ce titre un ancêtre des magazines militaires contemporains, dont *Cols Bleus*. Pour les historiens, ce journal est surtout un outil précieux qui en dit long sur l'ambiance politique et sociale à Newport pendant la Révolution ainsi que sur les espoirs et les luttes des premiers alliés des patriotes américains: les soldats français du comte de Rochambeau. En somme, *La Gazette Française* éclaire autrement un épisode méconnu et fondateur de l'amitié franco-américaine.

STÉPHANE DUGAST

D'après Alain Nabarra et sa publication dans «*Dictionnaire des journaux 1600-1789*»⁽⁶⁾

À LIRE:

La Gazette Française, 1780-1781 - Revolutionary America's French Newspaper d'Eugene Poulin. Traduction: Claire Quintal. 174 p. - 45,00 \$ (trans. Salve Regina University) 2008. ISBN. 978-1-58465-663-0. À commander sur <http://www.upne.com/1584656638.html>

(1) Georges Washington (1732-1799), premier président des États-Unis de 1789 à 1797. Chef de l'armée américaine durant la guerre d'Indépendance.

(2) Des versions divergent. Car, pour certains c'est sur *L'Aigrette* que le matériel d'imprimerie aurait été transporté.

(3) Édouard Charles Victorien Colbert, chevalier et par la suite comte de Maulévrier (1758-1820). Capitaine de vaisseau en 1792, nommé capitaine des Gardes du Pavillon amiral, puis contre-amiral en 1816. Fait chevalier de l'ordre de Saint-Louis en 1790, il sera ensuite élevé au rang de commandeur.

(4) Outre *La Gazette Française*, l'imprimerie royale de l'Escadre publiera également deux livres: le *Calendrier français ou Almanach pour l'an de grâce 1781* (Newport, 1781) et le *Voyage de Newport à Philadelphie, Albany, etc.*, (Newport, s.d.) signé du chevalier de Chastellux, officier attaché à l'état-major de Rochambeau.

(5) Même si beaucoup de combattants donneront encore leur vie avant que le roi d'Angleterre n'abdique réellement.

(6) <http://dictionnaire-journaux.gazettes18e.fr/journal/0563-gazette-francaise-de-newport>

loisirs

● | Musique ■ | Livres ■ | Cinéma ● | Expos ■ | Spectacle

STÉPHANE DUGAST

■ | Les réflexions du Mindef Qui est l'ennemi ?



JEAN-YVES LE DRIAN A PRIS LA PLUME. Son essai (80 pages) est le fruit de son expérience et de ses réflexions sur la Défense, un sujet qui le préoccupe au quotidien depuis cinq ans. C'est à l'origine un discours prononcé en ouverture des Assises nationales de la recherche stratégique en décembre dernier. Ce discours donc, et la richesse des débats qui s'en sont suivis, lui ont donné envie de publier cet essai. Éditeur dans le civil et réserviste citoyen dans la Marine, c'est Arthur Chevallier qui va faire publier cet ouvrage. Que nous dit justement le ministre de la Défense (Mindef) dans son livre ? Il répond à des questions clés sur la Défense et ses enjeux : qui est cet ennemi ayant frappé notre pays à plusieurs reprises en 2015, et qui est malheureusement loin d'avoir disparu de nos vies ? Comment, surtout, le combattre et le vaincre, tout en restant dans le cadre politique, juridique et éthique qui est le nôtre ? En quoi faut-il nous préparer à des conflits d'un genre nouveau ? Autour de quatre chapitres très argumentés, Jean-Yves Le Drian structure sa pensée. Un essai clair, court et précis, le Mindef fait mouche !

Qui est l'ennemi ?, Jean-Yves Le Drian, les éditions du Cerf, 80 pages, 5 €. L'intégralité des droits est reversée à l'association Solidarité Défense.

le saviez-vous ? ●

Chien jaune

Sur tout pont d'envol, un marin se distingue par sa tenue canari et sa gestuelle très séquencée. Il s'agit du «chien jaune», chargé de coordonner les mouvements du personnel et des aéronefs sur un «tarmac flottant». Sauf rares exceptions, le chien jaune ne «parle» jamais aux équipes du pont d'envol (les Ponev) mais communique avec elles par une gestuelle internationale très codifiée. Si la couleur jaune fait référence à son gilet et son casque, pourquoi diable le qualifier de «chien» ? Certains voient une allusion à l'étonnante capacité de l'intéressé à «aboyer» ses ordres dans un univers forcément bruyant. Or, un «chien jaune» ne communique que par gestes, voire en cas d'extrêmes urgences par des phrases très courtes. L'explication est plus subtile. L'appellation proviendrait de l'expression «wave off», l'ordre intimant en anglais de dégager un pont d'envol. Dite vite, fort et à maintes reprises, cette injonction ressemble à s'y méprendre à un aboiement. Ainsi serait née cette appellation imagée que les marins continuent de préférer à celle de «dirponvol» (ou *Aircraft Director* en langage OTAN). Appelons ça la poésie du marin !

■ | À l'abordage! Dans la tête des pirates

L'un vit dans le nord de la Bretagne sous la grisaille de Brest dans un petit appartement. L'autre, connaît la chaleur aride de la Corne de l'Afrique et la misère dans un petit village de Somalie. Marin ou pirate quelle différence ? Il s'agit là avant tout de deux hommes, que les dieux de l'océan décident de placer sur la même route. Une rencontre respirant le vécu, illustrant parfaitement les disparités entre Occident et Tiers Monde. Un parallèle perturbant qui propulse le lecteur hors de sa zone de confort en lui décrivant la misère humaine jusqu'à l'amener à se demander (avec fascination) ce qu'il peut bien se passer dans la tête des pirates. Le premier roman d'un commissaire ancrage marine.

ASP Élisabeth Philippot

Dans la tête des pirates, Guillaume Décot, les Éditions du Net, 238 pages, 14 €.





■ | Les premiers en Australie De hardis explorateurs

RETRACER LES SIX EXPÉDITIONS FRANÇAISES MAJEURES QUI SE SONT SUCCÉDÉ SUR LES CÔTES AUSTRALIENNES AU COURS DES XVIII^E ET XIX^E SIÈCLES, C'EST L'IDÉE DE DÉPART D'UN PHOTO-REPORTER MALOUGIN PASSIONNÉ : FRÉDÉRIC MOUCHET. Le pari est réussi. Outre les photographies contemporaines très graphiques, cet ouvrage associe des dessins d'expéditions et des commentaires signés d'une spécialiste australienne. Une plongée dans l'univers très esthétique d'une Australie très nature vue du ciel. La garantie également d'en savoir plus sur les destins de marins explorateurs français oubliés, qui ont pourtant donné leur nom à des bâtiments actuels. Qui se souvient, en effet, des destins de Charles-François Beautemps-Beaupré, d'Antoine Bruny d'Entrecasteaux ou encore de Marc-Joseph Marion du Fresne ? Ce beau-livre bilingue rend hommage de la plus belle des façons à ces fiers marins français découvreurs d'une île assurément fascinante : l'Australie perdue !

L'Australie des explorateurs français / The Australia of the French Explorers, sous la direction de Frédéric Mouchet (photographies) et Noeline Bloomfield, Honorary Research Fellow, University of Western Australia's (textes), Somogy/Éditions d'Art, 192 pages, 39 €.



■ | Expédition 7^e continent Le plastique, c'est pas fantastique !

Chaque année, 30 millions de tonnes de plastiques sont déversés dans nos océans. Combattre la pollution des océans due à la présence massive de plastiques (dont 80% présents en mer proviennent des continents), c'est la mission que s'est assignée «Expédition 7^e continent». Pour ce faire, trois expéditions ont d'ores et déjà été menées : une dans le Pacifique nord en juin 2013; deux en Atlantique nord (2014 et 2015) et une récente dans le golfe de Gascogne avant une prochaine dans l'Atlantique sud à la fin de l'année. Pour mener ce combat, cette association présidée par Francis Vallat (ex-président du Cluster Maritime) a su mobiliser les chercheurs des plus grands organismes, dont ceux du Centre national d'études spatiales (CNES), du Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et du Muséum national d'histoire naturelle (MNHN). Une démarche citoyenne engagée et concrète pour se mobiliser contre ce 7^e continent constitué de déchets.

■ | Très encyclopédique ! L'histoire de la Marine pour les nuls

L'importance du fait maritime dans nos sociétés n'est plus à démontrer. Et pourtant la culture des Français en la matière demeure souvent très (trop) parcellaire. Fêru d'histoire maritime, Guy Le Moing se met à la portée des terriens en publiant ce «gros pavé» retraçant la grande histoire des marines de guerre et marchande qu'il conte via mille et une anecdotes. C'est

très vivant et pédagogique. Dommage cependant d'avoir négligé l'histoire moderne de nos marines, tant le monde a changé. Heureusement, l'auteur n'oublie pas de raconter les bateaux mythiques et les marins qui ont écrit les plus belles légendes sur les océans. Un livre pour briller ensuite en société et devenir docteur-ès-science-histoires-marines !

L'Histoire de la Marine pour les Nuls, Guy Le Moing, First éditions, 530 pages, 22,95 €.



■ | Les naufragés de la Méduse Affaires d'État

Le naufrage de la *Méduse* a bouleversé et divisé la France de la Restauration. Pour exprimer l'indicible, et le transcender, ce drame – survenu au large de la Mauritanie en juillet 1816 – a été immortalisé par le peintre Géricault. Une toile devenue fameuse atténuant cependant la dimension macabre de cette tragédie. Inspiré des récits de survivants et nourri par des documents d'archives inédits, l'historien Jacques-Olivier Boudon bâtit, deux siècles exactement plus tard, une solide enquête explorant cette fortune de mer et les replis les plus sombres de l'âme humaine.

Les naufragés de la Méduse, Jacques-Olivier Boudon, éditions Belin, 334 pages, 23 €.



Mots mêlés

Saurez-vous retrouver les noms des îles qui se cachent dans la grille ?

S	F	Q	T	G	L	G	R	E	N	A	D	E	Q	T
M	A	J	D	R	M	X	B	U	G	R	O	V	M	B
X	S	I	D	Y	I	C	O	Z	U	M	E	L	A	C
D	E	H	N	V	S	N	F	R	E	M	M	E	R	S
O	X	B	D	T	C	T	I	N	H	E	R	D	G	A
M	F	A	G	U	B	V	O	T	C	R	K	F	A	I
I	A	R	R	S	T	A	V	B	E	Z	J	A	R	N
N	S	B	U	N	T	T	R	T	A	I	B	S	I	T
I	M	A	H	L	H	S	E	T	J	G	K	M	T	M
Q	I	D	B	E	V	D	W	K	H	E	O	O	A	A
U	H	E	F	F	N	S	N	A	P	E	Y	N	J	R
E	I	S	J	A	R	Y	D	J	V	R	L	K	D	T
Y	M	A	R	T	I	N	I	Q	U	E	S	E	A	I
W	G	G	P	C	K	C	O	L	R	O	S	C	M	N
F	D	A	E	L	E	U	T	H	E	R	A	J	V	Y

MARTINIQUE
GRANDETERRE
SAINTMARTIN
SAINTBARTHELEMY
TRINITE
MARGARITA
DOMINIQUE
COZUMEL
BARBADE
ELEUTHERA
GRENAD
TOBAGO

ABONNEZ-VOUS !

Envoyez ce bon de commande complété et accompagné de votre règlement à :
ECPAD - SERVICE ABONNEMENT 2 À 8 ROUTE DU FORT - 94205 IVRY-SUR-SEINE CEDEX
ACCOMPAGNÉ DE VOTRE RÈGLEMENT À L'ORDRE DE : AGENT COMPTABLE DE L'ECPAD
TEL : 01.49.60.52.44

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Localité :
Code postal :
Pays :
Téléphone :
Email :

Je désire m'abonner à Cols Bleus
Prix TTC, sauf étranger (HT)
Je règle par chèque bancaire
ou postal, établi à l'ordre de :
Agent comptable de l'ECPAD

☐ Je souhaite recevoir une facture



Tarif normal

France métropolitaine
Dom-Com
Étranger

6 mois
(5 n° + HS)

○ 14,00 €
○ 23,00 €
○ 28,00 €

1 an
(10 n° + HS)

○ 27,00 €
○ 46,00 €
○ 55,00 €

2 ans
(20 n° + HS)

○ 53,00 €
○ 88,00 €
○ 106,00 €

Tarif spécial*

France métropolitaine
Dom-Com

○ 11,00 €
○ 20,00 €

○ 24,00 €
○ 41,00 €

○ 46,00 €
○ 81,00 €

(*) Le tarif spécial est conditionné par l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. Il est réservé aux amicalistes, réservistes, jeunes de moins de 25 ans ainsi qu'aux personnels civils et militaires de la défense, aux mairies et correspondants défense.

Publicité

